

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA



TESIS DOCTORAL

El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

Emerenciana-Paz Juez Gonzalo

DIRIGIDA POR

Ángel Bahamonde Magro

Madrid, 2002

ISBN: 978-84-8466-075-0

©Emerenciana-Paz Juez Gonzalo, 1991

EMERENCIANA-PAZ JUEZ GONZALO

*EL MUNDO SOCIAL DE
LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES
DE 1857 A 1917*

TOMO I

*Director: Dtor. D. ANGEL BAHAMONDE MAGRO
Profesor Titular del Departamento de
Historia Contemporánea.
(Universidad Complutense de Madrid)*

*DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORANEA
Facultad de Geografía e Historia
Universidad Complutense de Madrid
1.991*

A los ferroviarios, mis compañeros de trabajo.

"Y dijo Dios: Hagamos al hombre a
nuestra imagen y semejanza".

(Génesis, 1, 26)

Esta investigación no hubiera sido posible sin la colaboración y el apoyo de personas e instituciones:

Agradezco profundamente, en primer lugar, al Dr. Angel Bahamonde sus consejos siempre oportunos, como guía para la buena marcha del trabajo. Gracias Angel, también, por tu amabilidad y por tu tiempo.

Mi agradecimiento y consideración, asimismo, para los archiveros y personal en general del Archivo Histórico de Renfe, que en todo momento estuvieron generosamente a mi disposición, y en especial a Francisco González Carcedo. Reconocimiento que hago extensivo a la Fundación de los FF.CC. Españoles con su Director Jesús Sanz, cuya ayuda económica ha sido fundamental para la culminación de este trabajo.

Mi agradecimiento, igualmente, a Pepita, compañera de Renfe, que con todo cariño me ha facilitado documentos de su padre, empleado de la C^a. M.Z.A. desde 1908.

Por último, gracias a Ana Isabel, también compañera ferroviaria, que con esmero ha realizado la labor de mecanografía; y a cuantos amigos y compañeros me han apoyado en este apasionante empeño.

I N D I C E G E N E R A L

TOMO I

	<u>Pág.</u>
ABREVIATURAS	11
INTRODUCCION	13
N o t a s	37
1. LAS ANTIGUAS COMPAÑIAS DE FF.CC. DE ESPAÑA. ESBOZO HISTORICO	38
1.1. CONSTITUCION DE LAS COMPAÑIAS Y FORMACION DE LA RED	39
1.1.1. Las bases del ferrocarril	39
1.1.2. La Compañía de FF.CC. de Madrid a Zaragoza y a Alicante	40
1.1.3. La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España	41
1.1.4. Otras compañías	42
1.1.5. La formación de las redes de M.Z.A. y de Norte	46
1.2. LA EXPLOTACION	50
1.3. LOS CONSEJEROS Y LOS DIRECTORES	55
N o t a s	61
2. LAS CONDICIONES DE TRABAJO DEL PERSONAL	65
2.1. PUESTOS DE TRABAJO Y PLANTILLAS	66

	<u>Pág.</u>
2.1.1. Normas sobre el personal	66
2.1.2. Los distintos tipos de personal y los requisitos exigidos	68
2.1.3. Los empleados de origen extranjero	76
2.1.4. Los ascensos	78
2.1.5. Los cambios de residencia y las bajas en la compañía	82
2.1.6. Funciones y categorías	87
2.1.7. Algunas particularidades de determinados puestos de trabajo	96
2.1.8. Las plantillas	102
2.2. JORNADA, DESCANSOS Y LICENCIAS	119
2.2.1. La jornada de trabajo, los descansos y la R.O. de Obras Públicas de 31-07-1903	119
2.2.2. El horario de trabajo en las oficinas	134
2.2.3. Licencias	138
2.3. PREMIOS Y CASTIGOS	143
2.3.1. Los premios	143
2.3.2. Los castigos	146
2.4. OTRAS CONDICIONES DE TRABAJO	156
2.4.1. Fianzas, desfalcos y suicidio de un cajero	156
2.4.2. El uso de uniforme	162
2.4.3. Los dormitorios	168
2.4.4. Las retenciones judiciales	170
N o t a s	175

	<u>Pág.</u>
3. LAS CONDICIONES ECONOMICAS	184
3.1. SUELDOS Y JORNALES	185
3.2. OTROS CONCEPTOS SALARIALES	217
3.2.1. Las distintas clases de primas	217
3.2.2. Las gratificaciones	231
3.2.3. Gastos de viaje y traslaciones	240
3.3. SALARIO INDIRECTO	251
3.3.1. El disfrute de vivienda gratuita o de indemnización compensatoria	251
3.3.2. Las ventajas para viajar	259
3.3.3. El economato	275
3.3.4. La concesión de anticipos sin interés	281
3.3.5. Las escuelas para enseñanza gratuita de hijos de agentes	290
N o t a s	296
4. LAS SITUACIONES DE ADVERSIDAD Y LA PREVISION	305
4.1. ENFERMEDADES Y ACCIDENTES	306
4.2. LA CONCESION DE SOCORROS	317
4.3. LOS MONTEPIOS O CAJAS DE PREVISION	324
4.3.1. La caja de previsión de la Compañía del Norte	324
4.3.2. La caja de previsión de la Compañía M.Z.A.	325

	<u>Pág.</u>
4.4. LOS SISTEMAS DE PENSIONES DE RETIRO, VIUDEDAD Y ORFANDAD	328
4.4.1. La Compañía del Norte	328
4.4.2. La Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante	332
4.4.3. Compañía de los FF.CC. Andaluces	342
4.4.4. Compañía de M.C.P. y O.E.	345
4.4.5. Compañía de M.Z. y O.V.	347
4.4.6. Otras Compañías	349
N o t a s	351

TOMO II

5. ASOCIACIONISMO.- DE LAS ASOCIACIONES DE AYUDA MUTUA A LAS SOCIEDADES DE RESISTENCIA	356
5.1. PRIMERAS SOCIEDADES DE LOS FERROVIARIOS ESPAÑOLES ...	357
5.2. LA ASOCIACION GENERAL DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA	363
5.3. OTRAS SOCIEDADES	370
5.4. LA ESPERANZA, OTRAS SOCIEDADES DE RESISTENCIA Y EL SINDICATO GENERAL DE FF.CC. DE ESPAÑA	372
5.5. AL AMPARO DE LA CASA DEL PUEBLO	379
5.5.1. La Unión Ferroviaria	379
5.5.2. I Congreso de la Unión Ferroviaria	385

	<u>Pág.</u>
5.5.3. La Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles	390
5.5.4. Las Bases aprobadas en el I Congreso de la Unión Ferroviaria	393
N o t a s	398
6. CONFLICTOS Y HUELGAS	405
6.1. CONFLICTOS ANTERIORES A LA HUELGA DE 1912 EN LA RED CATALANA DE M.Z.A.	406
6.1.1. Los orígenes del movimiento obrero	406
6.1.2. Primeros conflictos ferroviarios. Huelgas de maquinistas y fogoneros en 1872 y decreto de 7-11-1872 ...	407
6.1.3. Conflictos en la última década del siglo XIX y primera del XX	415
6.1.4. Conflictos por los montepíos de las Compañías de M.C.P. y de los FF.CC. Andaluces	430
6.1.5. El paro en los talleres de Valladolid, de la Compañía del Norte, en marzo de 1912	442
6.2. LA HUELGA DE 1912 DE LA RED CATALANA DE M.Z.A. Y EL ANUNCIO DE HUELGA GENERAL FERROVIARIA	444
6.2.1. La situación general y la inquietud de los ferroviarios	444
6.2.2. La asamblea del 6 de septiembre de los catalanes y la dinámica abierta por la misma	451
6.2.3. Una comisión de la Sección Catalana en Madrid y el anuncio oficial de huelga	460
6.2.4. Medidas tomadas por la Compañía y por la Comisión de Huelga, para el caso de que ésta se produjera	468
6.2.5. Ultimos intentos para evitar la huelga	472
6.2.6. Declaración de la huelga y propagación del espíritu	

	<u>Pág.</u>
de lucha	474
6.2.7. Actuación del Comité Nacional, votación y declaración de huelga general	476
6.2.8. Distintas posturas ante el conflicto	481
6.2.9. Medidas de tipo legislativo	488
6.2.10. Hacia el fin del conflicto	491
6.2.11. Los proyectos de ley presentados después del conflicto	500
6.2.12. Mejoras concedidas por las compañías, presuntas represalias y despido de Ribalta	507
6.3. LA HUELGA DE 1916 EN LA COMPAÑIA DEL NORTE, Y OTRAS HUELGAS MENORES	515
6.3.1. Conflictos entre las huelgas de 1912 y de 1916	515
6.3.2. La situación general y ferroviaria en que surge la huelga de 1916	522
6.3.3. El primer anuncio de huelga	525
6.3.4. La circular nº 9 y el nuevo anuncio de huelga	533
6.3.5. Posturas y actuaciones tras el anuncio oficial de huelga	536
6.3.6. Negociaciones y últimas medidas antes de la huelga ..	541
6.3.7. La huelga y la vía del arbitraje	548
6.3.8. El informe del Instituto de Reformas Sociales y el Decreto de 10-08-1916	551
6.3.9. El análisis de los acontecimientos en el Congreso extraordinario del Sindicato del Norte	559
6.4. LA HUELGA DE 1917	563
6.4.1. La situación general	563
6.4.2. Huelga de metalúrgicos en Bilbao y huelga general de Valencia	566

	<u>Pág.</u>
6.4.3. La cuestión del real de aumento y la gratificación del 8'5%	567
6.4.4. Anuncio oficial de huelga en la Compañía del Norte, reacciones ante el mismo, negociaciones y otras medidas	571
6.4.5. El inicio de la huelga del Norte y la huelga general	581
6.4.6. Postura del personal de otras compañías ferroviarias y vuelta a la normalidad	585
6.4.7. Algunas particularidades de la huelga en M.Z.A.	593
6.4.8. Diversas tomas de posición en relación con los conflictos ferroviarios	603
6.4.9. Estado del servicio en la Compañía del Norte después de la huelga	607
6.4.10. Los despidos de personal hechos por la Compañía del Norte con motivo de la huelga	612
N o t a s	617
CONCLUSIONES	631

TOMO III

INDICE DE APENDICES	650
APENDICES	660
FUENTES Y BIBLIOGRAFIA	895

A B R E V I A T U R A S

- A.C.A. - Acta del Consejo de Administración.
- A. Cte. - Acta del Comité.
- A.H.R. Caja ____ Cpta. ____ - Archivo Histórico de Renfe, Caja ____
Carpeta ____.
- Anº FF.CC. - Anuario de Ferrocarriles, de E. de la Torre.
- Benef. M.Z.A. 10-07-1916 - Nota de 10-07-1916 de la Cª M.Z.A. sobre los beneficios de distintas clases que tenían concedidos a sus agentes.
- B.I.R.S. - Boletín del Instituto de Reformas Sociales.
- Datos y c. Nte. 1916 - La Cª del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario. (Publicado en 1916).
- Gª.C.Hª. - Revista "Gaceta de los Caminos de Hierro".
- Gª.FF.CC. y N. - Revista "Gaceta de FF.CC. y Navegación".
- I.G.2 Nte. - Instrucción General nº 2 de Personal, de la Cª del Norte. Madrid, 01-04-1891.
- Inst. pers. Nte. 1912 - Instituciones establecidas por la Cª del Norte de España en favor de su personal y mejoras que ha concedido al mismo en los últimos años. (Publicado en 1912).
- Instr. pers. vía - Instrucciones para los guardavías de día y de noche y para los obreros de la vía. Madrid 1860.
- Instr. regt. Nº 11 M.C.P. y O.E. - Instrucción reglamentaria Nº 11 de la Compañía de Explotación de los FF.CC. de M.C.P. y O.E.
- La U. Fvª. - "La Unión Ferroviaria".
- M.C.P. - Sociedad de los FF.CC. de Madrid a Cáceres y a Portugal.
- M.C.P. y O.E. - Compañía de Explotación de los FF.CC. de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España.

M. y T. - Material y Tracción.

M.Z.A. - Compañía de FF.CC. de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

M.Z. y O.V. - Compañía de los FF.CC. de Medina a Zamora y de Orense
se a Vigo.

Mem^a. J.G.A. - Memoria de la Junta General de Accionistas.

Mvt^o. - Movimiento.

Norte y Nte. - Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de Es-
paña.

T.B.F. - Compañía de FF.CC. de Tarragona a Barcelona y Francia.

V. y O. - Vía y Obras.

Z.P.B. - Compañía de los FF.CC. de Zaragoza a Pamplona y Barce-
lona.

"20 años V^a.F^a." - "Veinte años de vida ferroviaria y dieciseis
después", de L. Zurdo Olivares.

I N T R O D U C C I O N

EL POR QUE DE UNA INVESTIGACION

Presentamos este trabajo haciendo una pregunta: ¿Por qué y para qué? ¿Qué nos ha movido a elegir este tema entre los "infinitamente" posibles? ¿Qué buscamos con esta investigación?

La primera aclaración que seguramente debo hacer, es que esta TESIS es desarrollo, ampliación y profundización de mi trabajo de fin de licenciatura *"Ferrocarriles y Vida Cotidiana.- Los ferroviarios de la M. Z. A., de 1857 a 1876"* y que los mismos motivos que me llevaron a investigar sobre la vida de aquellos ferroviarios son los que, reforzados y con mayor interés e ilusión aún, me han impulsado a la investigación en este campo tan atrayente y, para mí, querido. Como decía en la presentación de aquel trabajo, mi doble condición de ferroviaria e historiadora, el afán de integrar carrera y profesión en una unidad vital, había sido el primer móvil de la elección.

Claro que antes de esta elección concreta y precisa, se daban una serie de premisas o fundamentos genéricos en que aquélla se apoyaría: En primer lugar, el interés por las ciencias humanas: frente a una disposición intelectual para las ciencias matemáticas, una inclinación cordial, no exenta de

curiosidad por las humanidades y, concretamente, por el núcleo y razón de ser de las mismas, el hombre. De ahí, lógicamente, surge el interés y el gusto por la Historia; por una historia total, que mira y analiza y relaciona desde diversos ángulos, todos los aspectos, todas las facetas de la vida de ese hombre, individuo, único cada uno de ellos pero, por otro lado, constitutivamente social. Y siendo interesantes y merecedores de atención, por la propia dignidad del sujeto, todas las actividades humanas, en su amplísima variedad; parece que el estudio de las relaciones entre los hombres, el desenvolvimiento de su vida cotidiana, el prestar atención a las cosas aparentemente simples y sencillas que van tejiendo la vida de cada uno -junto a los hechos sobresalientes, llamativos y muchas veces duros- tiene un atractivo especial. En una palabra, tenemos preferencia por la Historia Social, que se nos antoja mira más a lo "humano" del hombre, si cabe expresarse así.

Interesada en la rama social de la historia, había que optar por un grupo concreto, por un tiempo determinado; había que acotar el campo de la investigación. Y es aquí cuando la elección no me presenta la menor duda: Me interesan los hombres del ferrocarril, porque me siento sucesora, heredera, eslabón de esa larga cadena. Soy la ferroviaria que soy y no otra, en buena medida como resultado de los ferroviarios que antes de mí han sido. Soy parte integrante de esa "familia profesional". Y no sólo en cuanto a lo afectivo o sentimental; también en lo formal: en las normas, usos, costumbres, hábitos, subyace una

herencia. En definitiva, tenía curiosidad e interés por saber cómo habían sido y cómo habían vivido los primeros ferroviarios de España y, también, como habían ido evolucionando, por estar ahí mis raíces.

Aparte de esta preferencia por la historia social, había otras razones para dirigir la investigación a este campo y no a otros aspectos del ferrocarril: Han sido muy bien estudiados ya, con rigurosidad científica, los aspectos económicos, técnicos y políticos de este medio de transporte. Lo decía también en la presentación de mi citado trabajo, en la que hacía referencia a diversas obras: la ya clásica de Wais San Martín *"Historia de los Ferrocarriles Españoles"*; los estudios de Tortella Casares sobre el entramado financiero de construcción de ferrocarriles en la década 1856-1865; el libro de Miguel Artola *"Los Ferrocarriles en España, 1844-1943"* y la interesante obra de Gómez Mendoza *"Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913"* en el que establece las relaciones entre el tendido ferroviario y la consolidación del mercado, siguiendo las pautas técnicas y metodológicas de Fogel. (1) En cambio, el aspecto social o humano del ferrocarril no ha sido apenas estudiado; si bien últimamente se nota un interés por este campo, acorde con el interés general por la historia social y laboral, y están apareciendo y realizándose en la actualidad trabajos sobre este aspecto.

EL MARCO HISTORICO

Aclarados los motivos, el por qué de esta investigación, ha quedado, de algún modo, explicado el para qué: Conocer cómo fueron y cómo vivieron los ferroviarios de España, desde los inicios del ferrocarril en nuestro País -más concretamente desde 1857- hasta la huelga de 1917; ésto es, durante un largo período de 60 años.

Ahora bien, para poder llegar a una verdadera comprensión no sólo de los hechos sino también de los móviles y actitudes, hemos de tener en cuenta el marco en que los mismos se producen: las diversas situaciones políticas por las que pasa España durante este período; las características y condiciones económicas y sociales de nuestro País; el marco legal, sobre todo en el terreno de lo laboral, etc.

En el primer aspecto, el político, es claro que el período en que nuestro trabajo queda enmarcado comprende etapas perfectamente definidas y diversas; con distintas formas de Estado, como Monarquía y República; con hechos revolucionarios y militares que conmueven la entraña de la sociedad y que llegan a lo hondo del ser nacional, que siente como un gran "desastre" la pérdida de las últimas posesiones ultramarinas.

Nos situamos en los últimos 10 años del reinado de Isabel II, concretamente en el Bienio Moderado 1856-1858. "La

Gloriosa" -revolución de septiembre del 68- precedida de algunos movimientos revolucionarios fracasados y, en el campo social y económico, de la crisis de 1866 y del grave problema del hambre en el invierno de 1867-68, pone fin al reinado de Isabel II.

Logrado el destronamiento de la Reina, se entra en el Sexenio Revolucionario. Convocadas Cortes Constituyentes por sufragio universal, aprueban el 6 de junio del 69 la nueva Constitución. Por otro lado, surgen conflictos armados en tres frentes: La Guerra de Cuba de 1868, los motines y alzamiento armados federales y, una nueva Guerra Carlista.- Proclamado por las Cortes Rey de España Amadeo de Saboya, llega a Madrid el 2 de enero de 1871 -seis días después del asesinato de Prim- y acaba abdicando el 11 de febrero de 1873.- De ahí se pasa a la instauración de la República; por la que desfilan diversos Presidentes y que degenera en una verdadera dictadura con Castelar. La etapa republicana, que no llega a cumplir 2 años, se cierra con la restauración de la Monarquía Borbónica en la persona del hijo de Isabel II, Alfonso XII, proclamado Rey de España, en Sagunto, el 29 de diciembre de 1874.

Restaurada la Monarquía, se implanta el turno en el Gobierno de los dos partidos políticos institucionalizados (liberales y conservadores) y se promulga, el 30 de junio de 1876, una nueva Constitución, a caballo entre la de 1845 y la de 1869, que durará 47 años -hasta la dictadura de Primo de Rivera.- En octubre del 76 termina la guerra Carlista y el 20-02-78 se

pone fin a la de Cuba con la firma de la paz de Zanjón, aun cuando en realidad no hubo tal pacificación.- La muerte de Alfonso XII, el 25-11-85, da paso a la regencia de María Cristina y abre una nueva etapa, en la que se produce el "desastre del 98" (pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas).- El 17 de mayo de 1902, al cumplir 16 años, es proclamado Rey de España Alfonso XIII. Dentro de este nuevo período tenemos que citar, en 1909, la "Semana Trágica de Barcelona" que, arrancando de motivaciones políticas -guerra de Africa- fue una gravísima revuelta popular.

Dentro de este marco político, ¿cuál es la situación real, social y económica en España?

En el aspecto demográfico hay que indicar que, superada la baja densidad de población de siglos anteriores (debida sobre todo, según J. Nadal, al largo proceso de la Reconquista y a las cargas del Imperio) y tras el fuerte tirón de crecimiento de la primera mitad del XIX, la población de España es de 15,649 millones de habitantes en 1860, de 17,560 millones en 1887, de 18,608 millones en 1900 y de 19,944 millones en 1910.

Era una sociedad eminentemente rural y agraria, de modo que, según el anuario estadístico de 1865-66, casi el 82% de la población vivía en el medio rural y un 72%, aproximadamente, se dedicaba a la agricultura u obtenía sus ingresos de ella. Según este mismo anuario, sólo 50 ciudades tenían una población de más de 10.000 habitantes. Madrid tenía 236.000 habitantes

en 1853 y 293.700 en 1867 y la población de Barcelona era de 215.000 habitantes en 1857. Todavía en 1900, sólo dos ciudades, Madrid y Barcelona, superan el medio millón y sólo 4 ciudades tienen más de 100.000 habitantes.

Acerca de la sanidad, muy deficiente, hay que hacer referencia al cólera, que dentro del período a que este trabajo se refiere produjo cerca de 237.000 muertos en el brote epidémico de 1854-56; cerca de 7.000 en un pequeño brote de 1859-60; y más de 120.000 muertos en 1885. Como enfermedades endémicas de tipo infeccioso-contagioso, hay que citar el paludismo -del que hemos encontrado muchas referencias a lo largo de nuestra investigación- y la tuberculosis.

Otro problema social es el del hambre o crisis de subsistencias: Años 1856-57, 1867-68, 1887...

En relación con el aspecto cultural hemos de señalar que el grado de analfabetismo de España en esta época es de los más elevados de Europa. La Ley de Instrucción Pública de Moyano, de 1857 y que estuvo vigente hasta muy entrado el siglo XX, había venido a luchar contra esta lacra social. Pero como las partidas que se consignaban en los presupuestos para la enseñanza eran muy pequeñas, los gastos de ésta, incluida la retribución de los maestros, quedaban prácticamente a cargo de los pueblos. En los años 60 existían unas 22.000 escuelas, el 99% de las cuales no rebasaba el nivel elemental, único obligatorio; y en

ellas estudiaban la 1ª enseñanza unos 900.000 alumnos -de un total de población de 2,5 millones-. A la 2ª enseñanza apenas llegaban 20.000, de los cuales sólo 6.000 la terminaban. En 1868 Madrid contaba con 1 escuela normal de Maestros de Instrucción Primaria.(2) Por lo que se refiere al nivel de los maestros, gran número de ellos no tenía título oficial alguno y sólo unos 1.500 poseían título superior. En definitiva, en 1877 no sabían leer ni escribir el 62,7% de los hombres y el 81% de las mujeres.

Con respecto al desarrollo económico, hemos de comenzar por indicar que en España no ha habido propiamente revolución burguesa; en el sentido de que a diferencia de lo ocurrido en otros países, donde la toma del poder político por la burguesía se produce como consecuencia de acontecimientos revolucionarios, en España el paso del predominio de las clases privilegiadas del Antiguo Régimen al de la Burguesía, se realizó de forma compleja a lo largo del siglo XVIII, para tener su culminación en el XIX. La causa de esta peculiar evolución parece está en la debilidad de aquel Régimen, en su escaso desarrollo económico, que no favoreció la acumulación de capital y consiguiente desarrollo de una burguesía comercial fuerte, que hubiera dado lugar a la formación de una burguesía industrial. Las características de la economía española durante los dos primeros tercios del XIX, ha dado pie a Nicolás Sánchez Albornoz para definirla como economía dual, por la persistencia de las estructuras arcaizantes de la economía tradicional, mientras aparecen aisladamente

algunas estructuras de carácter moderno.

En correlación con el desarrollo de la economía mundial, en España se da una fase de expansión económica o alcista, entre 1853 y 1866 -"felices años 50"-. Un paso importante en este campo fue la aprobación, en 1856, de la ley sobre bancos de emisión y la de sociedades anónimas, que favorecieron la entrada en España de capitales extranjeros, de modo que, aproximadamente, la mitad del capital financiero procedía del exterior y, por otro lado, propiciaron la formación de una privilegiada clase burguesa.

En definitiva, durante la época isabelina concluyó el proceso de disolución de la vieja sociedad estamental y se formó una nueva clase alta de moderna sociedad burguesa, integrada por la aristocracia -antigua y nueva-, por los grandes terratenientes, por los hombres de negocios y por los altos cargos del Estado, de la política y del Ejército, con algunos profesionales distinguidos. Por debajo de los privilegiados, las clases medias, muy representativas de esta sociedad. Luego, las clases populares, tanto campesinas como urbanas, que se "proletarizan". (El antiguo colono, por ejemplo, se ha convertido en bracero).

Las leyes liberales, que establecen la igualdad de todos los ciudadanos ante la ley, rompieron los compartimentos estancos y facilitaron la movilidad social. Pero las diferencias entre los distintos grupos eran abismales y se hacían patentes

en la forma de vida: nobleza y alta burguesía se vinculan a través de matrimonios de interés y se relacionan en clubs y círculos mundanos en que se prodigan brillantes recepciones. Las clases medias procuran establecer diferencias con el obrero por medio del atuendo personal, decoración de la vivienda, etc. El obrero permanece recluso en el barrio, con sus juegos favoritos, como los bolos, los naipes o el dominó, y frecuenta las tabernas o cafés baratos, buscando olvidar sus desgracias.

Pasamos a fijarnos ahora de modo particular en el proletariado, que es el que fundamentalmente nos interesa.

Como ya ha quedado apuntado, el liberalismo no mejoró las condiciones de vida del obrero, que sin la protección del Estado se encuentra indefenso ante el patrono. Ante esta situación, los obreros tienen que recurrir a la constitución de sociedades de socorros mutuos que les proporcionen alguna forma de ayuda en los casos extremos de necesidad.

Una Real Orden de 28 de febrero de 1839 autorizó la creación de estas sociedades y encomendó a los Gobernadores el fomento de ellas, y a partir de 1848 este mutualismo obrero cobró fuerza, encubriendo a veces verdaderas sociedades de resistencia, lo que dio pie a otra Real Orden, de 25-08-1953, disponiendo se realizase por los Gobernadores una información sobre las sociedades de este tipo existentes en sus respectivas provincias.

La gran conflictividad laboral que se dio en Barcelona durante el Bienio Progresista (1854-1856), motivó que el Capitán General de Cataluña, a raíz de varios incidentes graves, suspendiese las asociaciones obreras, lo que dio lugar a que se produjese en Barcelona una huelga general de 12 días, a partir del 2 de julio de 1855. Ello motivó que se llevase al Parlamento un proyecto de ley en que se reconocía el derecho de asociación como un derecho natural, aunque de forma muy restrictiva; pero el proyecto no llegó a ser aprobado. En los años siguientes continuó la creación de sociedades de ayuda mutua y culturales y en diciembre de 1865 se reunieron en un congreso 22 de estas asociaciones.

Con la revolución de septiembre del 68 y el derecho de libertad de asociación, sancionado luego por la Constitución del 69, las sociedades obreras pueden actuar con libertad y se funda en Barcelona la Dirección Central de Asociaciones Obreras, que en el congreso de diciembre se transforma en el Centro Federal de las Sociedades Obreras.

Además, el movimiento obrero español entra en contacto con el internacional: Creada en 1864 la Asociación Internacional del Trabajo (A.I.T.), un delegado español asistió al congreso que la misma celebró en Bruselas en 1868. Poco después llega a España, enviado por Bakunin, un representante de la A.I.T., el italiano Fanelli, que funda los primeros núcleos de la Internacional en Madrid y en Barcelona. También vino a España, en

1871, Lafargue, yerno de Marx. La división existente en la Internacional apareció también, de forma cada vez más clara, en la organización española: línea bakunista por un lado y socialismo de base marxista por otro. En el III Congreso, celebrado en Córdoba en diciembre de 1872, cuando ya se había producido la ruptura de la Internacional, los españoles optaron, casi en bloque, por la Alianza de Bakunin.

Los sucesos de la Comuna de París y la llegada a España de numerosos refugiados franceses, provocaron prevención y alarma frente a la Internacional y el asunto llegó hasta las Cortes. De ello resultó que el Gobierno envió en enero de 1872 una circular a los Gobernadores Civiles en el sentido de que considerasen a la A.I.T. "como fuera de la Constitución del Estado y dentro del Código Penal". No obstante, la Federación Regional Española siguió funcionando; pero tras el golpe de Pavía y el conato de huelga general en Barcelona, el General Serrano, Presidente de la República, firmó el decreto de disolución de la misma.

En 1881 fueron autorizadas de nuevo las sociedades obreras internacionales y en el Congreso de Barcelona de ese año quedó constituida oficialmente la Federación de los Trabajadores de la Región Española. Luego en el Congreso de Valencia de 1888 se declaró disuelta y se constituyó la Organización Anarquista de la Región Española, que en 1889 pasaría a llamarse Pacto por la Unión y la Solidaridad. La práctica terrorista a que llegó, dio lugar a que el Gobierno Cánovas aprobase una dura ley de re-

presión contra el Anarquismo. (Poco después será asesinado por un anarquista). El Anarquismo se reorganiza en 1910 con la constitución de Confederación Nacional del Trabajo (C.N.T.).

El declive de la línea anarquista favoreció a la postre el auge del socialismo marxista. Fundada en 1871 la Asociación del Arte de Imprimir, ingresó en ella, en 1873, Pablo Iglesias, que le dio carácter marxista. De aquel grupo salió luego el Partido Socialista Obrero Español, fundado en 1879; y luego en 1888, en un Congreso celebrado en Barcelona los días 12 a 14 de octubre, se creó la Unión General de Trabajadores, que durante bastantes años tuvo un crecimiento lento.

Un tercer grupo de asociacionismo obrero, es de carácter católico, que tuvo ya una primera manifestación en 1865 con el centro obrero creado en Manresa por el P. Palau, jesuíta. Después de la Restauración, concretamente a partir de 1879, otro jesuíta, el P. Vicent, funda Círculos Obreros, que llegaron a tener una implantación de cierta importancia en medios rurales y que en 1893 se agruparon en una Confederación Nacional de Corporaciones Católicas de Obreros. Aun cuando llegaron a tener una relativa importancia numérica, no tuvieron verdadero carácter sindical obrero moderno.

En el terreno de la legislación laboral, cabe señalar que es a partir de la francesa Ley Chapelier, de 1791, cuando con la caída del régimen corporativo y la regulación del trabajo ca-

racterística del mismo, aparece una nueva orientación en el derecho laboral; y que las primeras disposiciones que se dictan en los distintos países van dirigidas a la protección de los más débiles: Así, en Inglaterra, una ley de 1802 prohíbe que los niños trabajen en la industria textil durante la noche y en período mayor de 12 horas; ley que fue seguida de disposiciones de 1819 y 1825 extendiendo la prohibición y rebajando la duración de la jornada. En Francia, la ley de 1841, sobre trabajo de mujeres y niños en la industria. En Alemania, la ley de 1839 regula el trabajo de los menores y el descanso dominical. Y en Italia, una ley de 1843 prohíbe trabajar a todos aquéllos que no tuvieran 9 años, y en los trabajos nocturnos a los que no tuviesen 12.

En España hemos de citar la ley de 24-07-1873, sobre el trabajo de los niños y la de 1878 prohibiendo trabajos de equilibrio, fuerza o dislocación, de los menores. En 1900 se promulgan sendas disposiciones sobre mujeres y niños y una ley sobre accidentes de trabajo. Además, dentro todavía del XIX, fue creada, en 1883, una Comisión que, desde el R. D. de 13-03-1890, pasó a llamarse de Reformas Sociales y llevó a cabo tareas de información sobre la situación real obrera, de preparación de proyectos de ley y de publicación de temas sociales. Una Real Orden de 23-04-1903 creó el Instituto de Reformas Sociales -presidido, durante muchos años, por Gumersindo Azcárate-. El 3 de marzo de 1904 fue aprobada la ley de descanso dominical. El 8 de enero de 1907 aparece una ley sobre protección a la mujer

obrero antes y después del alumbramiento. Un Real Decreto de 18-07-1907 prohibió las cantinas y tiendas patronales. Una ley de 19-04-1908 creó los Tribunales Industriales. La Ley de Huelgas, es de 27-04-1909. El 27 de diciembre de 1910, ley sobre jornada máxima en las minas. El 27-07-1911, otra ley, sobre aprendizaje. La jornada máxima en la industria textil, fue regulada por R.D. de 24-08-1913. Otro R.D., de 03-04-1919, implantó, con carácter general, la jornada de 8 horas. Además, durante este período fue creado, por ley de 27-02-1908, el Instituto Nacional de Previsión.

INTERROGANTES SOBRE LOS FERROVIARIOS Y SUS CONDICIONES DE VIDA

He dicho anteriormente que mi investigación iba dirigida a saber cómo eran y cómo vivían los primeros ferroviarios de España y cómo fueron evolucionando. Esto implicaba saber quiénes eran y de dónde venían, cómo se incorporaban al ferrocarril y qué preparación necesitaban para desarrollar su actividad laboral en este medio y, si efectivamente estaban debidamente capacitados para ello. La respuesta a estas preguntas no podía ser global, ya que había que distinguir entre grupos de trabajadores, al ser muy diversas las actividades que la explotación del ferrocarril exige, por lo que había que conocer los distintos grupos de personal y, más en detalle, las diversas actividades o características de los puestos de trabajo. (He de aclarar, antes de continuar, que el campo de mi investigación son los tra-

bajadores ocupados en la explotación ferroviaria y que, consecuentemente, prescindiendo del personal empleado en la construcción que, por otro lado, generalmente no pertenecía a las compañías de ferrocarriles).

Dentro de las múltiples actividades exigidas por la explotación ferroviaria, unas son comunes con otros tipos de empresa, mientras otras son peculiares o específicas del ferrocarril. Había que tener en cuenta, pues, que cuando a mediados del XIX empieza a funcionar este medio de transporte en España, surgen en el campo laboral nuevas actividades, un nuevo tipo de obrero o, mejor, varios: Junto a la nueva estampa de unos trenes cruzando las tierras de España, con su traqueteo y su máquina jadeante con su penacho de humo y su agudo silvido, aparece la figura de los hombres dedicados a una nueva profesión, los ferroviarios; con actividades muy diversas, pero unidos a una empresa común, como los vagones se unen entre sí y a la máquina con el gancho y la brida. Veinte, treinta años más tarde, la estampa será ya familiar. Por eso, otra pregunta que hay que hacerse es qué supuso en el panorama humano de una España todavía fundamentalmente rural y agraria, la aparición de estos hombres, cuyo número no deja de crecer, y cuál fue el concepto que de ellos tuvo la sociedad de su tiempo y su situación dentro del mundo laboral. ¿Se les admiraba? ¿Se les envidiaba? ¿Se les compadeecía? ¿Estuvieron plenamente integrados, desde el principio, en el mundo del proletariado los ferroviarios pertenecientes al sector obrero?

Este tipo de preguntas nos lleva a otras, todavía, si cabe, más precisas y concretas: Cuál fue la aportación de estos hombres en la toma de conciencia de clase de los obreros españoles y qué papel jugaron en la lucha por la emancipación del proletariado frente al capital. Si en esta lucha encontraron mayores o menores dificultades que otros trabajadores y si arriesgaron más. Y en este aspecto, ¿hay contestaciones diversas según el momento, porque fue distinta su postura y su actuación en distintos tiempos?

Otro grupo de preguntas tiene que ir dirigido a las relaciones de los ferroviarios entre sí. Primero, cuál fue el grado de cohesión o de sentido de grupo de estos trabajadores frente a los de otras actividades. Luego, dentro de cada compañía, si el sentido de pertenencia a ésta domina sobre los intereses de cada uno de los grupos o si, por el contrario, éstos se sobreponen al interés general. Las lógicas diferencias o interés de cada colectivo ¿se mantienen dentro de unos niveles que pudieran ser considerados normales? ¿Las diferencias entre grupos dentro de la propia empresa son tales que habría que hablar no sólo de grupos desligados o insolidarios sino de antagónicos o adversarios? ¿Cómo eran las relaciones jerárquicas, no ya sólo desde los niveles de alta jefatura sino entre grados inmediatos; por ejemplo, entre jefe de estación y guarda agujas o entre capataz y obrero de la vía? ¿Qué nivel alcanza la adulación, el servilismo, la zancadilla?

Había que preguntarse también sobre las concordancias y diferencias entre los ferroviarios de las distintas compañías. ¿Tenía más peso lo común o sobresalían las diferencias? ¿Cuál era la gradación en la conciencia de clase obrera, de ferroviario y de agente de una determinada compañía? Por otro lado era interesante conocer si, en general, las condiciones de trabajo y económicas de este personal eran semejantes en las distintas compañías o si había diferencias muy notables, de modo que el de alguna de ellas pudiera ser "envidiado" o que este mismo personal tuviera el sentimiento de superioridad frente al de otras compañías.

En definitiva, un campo muy amplio de preguntas, sobre muchas de las cuales hemos obtenido una contestación.

En el estudio de las condiciones de vida, agrupamos éstas en apartados distintos: condiciones materiales, condiciones económicas y previsión para las situaciones de necesidad.

Dentro de las condiciones materiales del trabajo, están las inherentes al cargo desempeñado o función a desarrollar: Es muy distinto conducir una locomotora, mantener la vía en debidas condiciones de seguridad o llevar a buen término las tareas necesarias para la formación de un tren. Las condiciones en que se realiza el trabajo pueden ser tan diversas como trabajar de día o de noche, a la intemperie o dentro de un local, en un punto determinado o sobre el tren. Luego, los trabajos pueden ser

realmente duros o relativamente fáciles; pueden implicar un notable grado de riesgo, o no; y pueden suponer llevar consigo responsabilidad importante o prácticamente nula. La duración de la jornada de trabajo, la distribución de la misma y la concreción o no de tal jornada; los descansos diarios y los periódicos, si los hubiere; los permisos o licencias, etc.; son puntos muy interesantes para la investigación, tanto por lo que afectan al propio trabajador como a su familia.

En el grupo de las condiciones económicas, está en primer lugar el sueldo o jornal percibido por el trabajo. Junto a ello, otros posibles emolumentos o algún tipo de salario indirecto. Entre los primeros, gratificaciones y primas, en función de los servicios prestados o por otros conceptos, indemnizaciones para compensar gastos ocasionados por desplazamientos...; entre los segundos, ventajas económicas para viajar por ferrocarril, disfrute de vivienda gratuita proporcionada por la Compañía, compra de artículos de primera necesidad a precios ventajosos en economatos establecidos por la empresa, etc.

El campo de la previsión, de gran importancia, debería atender a los posibles casos de necesidad de la forma más amplia posible: enfermedad, accidente de trabajo, cese en el servicio por exceso de personal o por incapacidad para seguir prestándolo, fallecimiento del trabajador... ¿En qué grado estaban cubiertas estas situaciones de riesgo? ¿Estaba a merced de la Compañía el prestar un socorro, más o menos generoso, de forma paterna-

lista y totalmente discrecional, o estaba reconocido como un derecho?

Por todo lo expuesto, hemos distribuido la tesis en los siguientes apartados: Después de un capítulo en que de forma somera describimos la constitución de las compañías y la formación de la red ferroviaria española, así como algunos aspectos de la explotación, pasamos a ocuparnos de las condiciones materiales del trabajo: plantillas, características de los distintos puestos de trabajo, acceso a estos puestos, jornada de trabajo, descansos, licencias, premios y castigos... Seguidamente tratamos del aspecto económico: sueldos y jornales, primas, gratificaciones, indemnización por gastos de viaje y retribuciones de carácter indirecto como vivienda gratuita, facilidades para viajar, economato, etc. A continuación recogemos la materia relacionada con las situaciones de necesidad o desgracia y con la previsión. Sigue el capítulo relativo al asociacionismo -tanto el de ayuda mutua como el reivindicativo frente a las compañías-. Por fin, el gran bloque de conflictos laborales y huelgas, en que destacan las de 1912, 1916 y 1917. Todo ello va complementado con abundantes y variados apéndices: mapas, gráficos, cuadros estadísticos, fotocopias, transcripción de documentos...

FUENTES

En cuanto al método de trabajo seguido en la investigación, ha sido bastante sencillo, aunque muy laborioso: Se trataba de recoger la mayor cantidad de información posible sobre estos hombres y que ésta fuera fiable. Dado que nos interesaba todo lo relacionado con sus condiciones y forma de vida, cualquier noticia sobre ellos era, en principio, interesante para nuestro objetivo.

Tenía la experiencia y la información de mi trabajo anterior y contaba con la riqueza de los fondos catalogados en el Archivo Histórico de Renfe. Luego tendría que recurrir a otras fuentes; pero partiría de aquel trabajo y comenzaría investigando en este archivo: La gran fiabilidad de sus fondos era la mejor garantía de poder realizar una investigación seria y profunda.

La investigación que me proponía realizar, suponía en relación con mi Memoria de fin de Licenciatura, una ampliación en cuanto que quería extenderla a todo el conjunto de los ferroviarios de España, y una prolongación en el tiempo, puesto que tenía previsto llegar hasta la huelga de 1917.

De los abundantes fondos investigados en el Archivo Histórico de Renfe, quiero reseñar aquí aquéllos que me han resultado más interesantes o valiosos:

Para la Compañía M.Z.A., los libros de actas de las sesiones del Consejo de Administración de todo el período estudiado -años 1857 a 1917-, que he examinado con todo detalle, sesión por sesión, y que facilitan variada e importante información sobre el personal. En la misma línea, los libros de Memorias de las Juntas de Accionistas; si bien la información que suministran en relación con el personal es menos abundante. Por otro lado, en las numerosas cajas de fondos relacionadas con el personal que he examinado, he encontrado gran número de circulares, órdenes de servicio, etc. con normas sobre el personal muy importantes; tales como el reglamento de pensiones, las disposiciones sobre concesión de anticipos o sobre fianzas o las mejoras concedidas a raíz de la huelga de 1912 en la Red Catalana; así como informes y estudios sobre peticiones formuladas por el personal, posibles modificaciones a efectuar, etc.

Para la Compañía del Norte, los libros de Memorias presentadas a las Juntas de Accionistas, así como los libros de actas de las sesiones del Comité y del Consejo de Administración, aunque he de aclarar que por presentar el examen de los mismos mayores dificultades que los de M.Z.A, he obtenido de ellos mucha menos información que la que me han suministrado los de M.Z.A. En cambio me ha proporcionado información muy importante la Instrucción General nº 2 de Personal, de 1 de abril de 1891 y que puede ser considerada como una auténtica reglamentación de derechos y deberes del personal. Igualmente me han suministrado valiosa información dos folletos publicados por esta Compañía

ña en 1912 y en 1916, recogiendo las instituciones establecidas por la misma en favor de su personal y las mejoras concedidas. Muy importante, también, ha sido en esta investigación el libro de la historia de esta Compañía escrita en 1940 por el último Director de la misma y primero de Renfe, J. Marquina.

En relación con las huelgas de 1912, 1916 y 1917, los fondos existentes son muy abundantes y variados: Las peticiones formuladas por el personal; cartas particulares cruzadas entre el Director de la Compañía y el Gobernador de Barcelona; cartas y telegramas cruzados entre la Dirección de M.Z.A. en Madrid y la Subdirección de Barcelona; entre el alto personal de M.Z.A. y el Director de la Compañía del F.C. de Zafra a Huelva; exhaustivos informes y estudios sobre el coste de las mejoras solicitadas por el personal; informes sobre la situación de éstos en relación con empleados similares de los FF.CC. del Estado o de otros organismos oficiales, así como en relación con análogos trabajadores de la industria particular; prensa nacional; panfletos de los huelguistas...

Los Anuarios de FF.CC., de Enrique de la Torre, publicados a partir de 1893, y que obran en el Archivo Histórico de Renfe, facilitan desde esa fecha una información de gran utilidad en el campo de nuestra investigación.

No obstante los interesantes fondos de este Archivo, las lagunas son también importantes, explicadas en cierta medida

por la falta misma de normas generales y completas de todas las cuestiones relacionadas con el personal. Así, mientras en Norte nos han sido de gran utilidad, como hemos indicado, la Instrucción General nº 2 de Personal, en M.Z.A. la normativa, mucho más dispersa e insuficiente, nos ha obligado a realizar un trabajo de reconstrucción a base de recopilación de datos de origen diverso; bastante abundantes, por otra parte.

Como consecuencia de cuanto queda expuesto, hemos realizado también nuestro trabajo de investigación en la Hemeroteca Municipal de Madrid y, sobre todo, en la Biblioteca Nacional y en la "Fundación Pablo Iglesias". Como fondos que nos han proporcionado información más interesante, citaremos, además de la prensa diaria, como El Imparcial, La Correspondencia de España, etc., la revista "Gaceta de los Caminos de Hierro", prácticamente para todo el período investigado; la revista "La Asociación", órgano oficial de la sociedad creada en 1888 con fines de ayuda mutua y previsión para todos los ferroviarios de España; y para los años 1909-1913 -período muy importante en el desarrollo sindical ferroviario español- las revistas "La Unión Ferroviaria" y "Adelante". Muy interesante nos ha resultado también en este campo del sindicalismo y la lucha obrera ferroviaria, el libro "Veinte años de vida ferroviaria y dieciséis después", de Luis Zurdo Olivares, líder que fue en este campo. Finalmente, el Boletín del Instituto de Reformas Sociales que nos ha sido de gran utilidad.

- (1).- WAIS, Francisco.- "Historia de los FF.CC. Españoles.- 3ª edición.- Fundación de los FF.CC. Españoles.- 1987.
TORTELLA CASARES, Gabriel.- "Los orígenes del capitalismo en España.- Banca, industria y ff.cc. en el siglo XIX".- 2ª edición. Tecnos. 1982
ARTOLA, Miguel.- "Los Ferrocarriles en España. 1844-1943".- Servicio de Estudios del Banco de España.- Madrid, 1978. (Tomo I, "El Estado y los FF.CC". Dirección, M. Artola. Autores, M. Artola, Ramón Cordero, Diego Mateo y Fernando Menéndez.- Tomo II, "Los FF.CC. y la Economía" Dirección, M. Artola. Autores, Rafael Anes y Pedro Tedde).
GOMEZ MENDOZA, Antonio.- "Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913).- Un enfoque de nueva historia económica".- Alianza Editorial, S.A. 1982.
- (2).- Anuario administrativo y estadístico de la provincia de Madrid, de 1868.

CAPITULO 1

LAS ANTIGUAS COMPAÑIAS DE FF.CC.
EN ESPAÑA.- ESBOZO HISTORICO

1.1. CONSTITUCION DE LAS COMPAÑIAS Y FORMACION DE LA RED

1.1.1. LAS BASES DEL FERROCARRIL

El primer ferrocarril español fue el construido en la Isla de Cuba, de La Habana a Güines. El 10 de noviembre de 1837, fue inaugurado el primer trozo de esta línea, de Garcín a Bejucal. En la Península la 1ª línea en servicio fue la de Barcelona a Mataró, inaugurada el 28 de octubre de 1848. A ésta siguió el ferrocarril de Madrid a Aranjuez, cuya fecha de inauguración es ya la de 1 de febrero de 1851, aun cuando la construcción había comenzado en mayo de 1846. España, pues, acometió con retraso el establecimiento del nuevo medio de transporte. (1)

Este retraso puede decirse que vino dado, en términos generales, por la situación política y económica de nuestro País, a lo que habría que añadir otros factores, como el escaso desarrollo tecnológico y la propia orografía. (2) Una parte importante del capital español prefirió el camino cómodo de la compra de tierras procedentes de la desamortización, en vez de invertir en el sector de ferrocarriles; y, por ello, serían capitales extranjeros, sobre todo franceses, los que financiarían, en gran medida, la construcción de nuestra red. (3) Y junto con el capital extranjero, serían también técnicos extranjeros principalmente los responsables de la ejecución de las obras.

En el terreno legislativo, las dos leyes que facilitaron la implantación del ferrocarril fueron la Ley General de FF.CC. de 03-06-1955 y la Bancaria de

28-01-1856. Antes, una Real Orden de 31-12-1844 había servido de base a numerosas concesiones. (La del f.c. de Barcelona a Mataró se obtuvo en virtud de una autorización provisional de 23-08-1843).

Las dos grandes sociedades de crédito que proporcionaron de capital a las que llegarían a ser las dos principales compañías de ferrocarriles de España, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y la Compañía de FF.CC. de Madrid a Zaragoza y a Alicante, fueron, respectivamente, la "Sociedad General de Crédito Mobiliario Español" y la "Sociedad Española Mercantil e Industrial". (4)

1.1.2. LA COMPAÑÍA DE FF.CC. DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

Esta Compañía fue creada por escritura pública de 27-09-1856, con un capital social de 456 millones de reales (240.000 acciones de 1.900 reales o 500 francos cada una). Sus estatutos fueron aprobados por R.O. de 31-12-1856. (5)

Se formó la Compañía por el acuerdo entre diversos elementos interesados en la construcción de ferrocarriles:

- D. José de Salamanca, que había ido obteniendo las diversas concesiones sobre las que se formaría la que llegaría a ser la línea de Madrid a Alicante.
- La compañía francesa del "Grand Central", que había conseguido la concesión del f.c. de Madrid a Zaragoza, representada por el Duque de Morny, Chatelus de la

Haute y Le Hon.

- La Banca Rotschild, cuyos representantes en España -
eran los Sres. Weisweille y Bäuer. (6)

Al frente de la Compañía se pone un Consejo de Administración de 12 miembros, presidido por D. Alejandro Mon y con domicilio en Madrid. Hay, además, un Comité en París, compuesto por 8 administradores.

Cuando se constituyó la Compañía, se encontraba ya en explotación el trayecto Madrid-Albacete de la que había de ser la línea Madrid a Alicante y cuyo primer trozo en servicio fue el de Madrid a Aranjuez.

1.1.3. LA COMPAÑIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA

La constitución de esta Compañía se hizo por escritura pública otorgada en Madrid el 29-12-1858. (7) Fue autorizada por un R.D. de 14-01-1859. Su capital social era de 380 millones de reales (200.000 acciones de 1.900 r. o 500 fr.) y se preveía una emisión posterior de 190 millones de reales. Los principales accionistas eran: el Crédito Mobiliario Español, con 52.700 acciones; el Crédito Mobiliario Francés, con 29.400 acciones; la Sociedad General Belga, con 20.000 acciones; y los Pereire, con 14.000 acciones. El capital español no llega a alcanzar el 25%. (8)

El 19-01-1859 se celebró la 1ª Junta General de Accionistas, presidida por el Gobernador Civil de Madrid, y en ella fueron nombrados el presidente del Consejo de Administración y 19 consejeros, entre los

que figuraban los hermanos Isaac y Emilio Pereire. (Este último era uno de los dos vicepresidentes). (9)

La primera y gran línea de esta Compañía sería la de Madrid a la frontera francesa por Irún. El Crédito Mobiliario Español había logrado hacerse con las concesiones de los tres tramos en que la misma fue dividida: Madrid-Valladolid, Valladolid-Burgos y Burgos-Irún. (Esta Sociedad obtuvo, también, la concesión del f.c. Baños-Alar).

1.1.4. OTRAS COMPAÑÍAS

Además de las dos compañías citadas, se formaron otras muchas. De éstas, unas acabaron formando parte de la M.Z.A. o de Norte, según veremos más adelante; otras fueron integradas en la Compañía Nacional de los FF.CC. del Oeste, creada por R.D. de 09-09-1928; y otras, por fin, subsistieron hasta la constitución de la Red Nacional de los FF.CC. Españoles -Renfe-; en la que fueron englobadas, a partir de 01-02-1941, todas las líneas de ancho normal español -1,67 m.- en virtud de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera, de 24 de enero de 1941. Pasamos seguidamente a hacer una ligerísima referencia de alguna de ellas.

La Compañía de los FF.CC. Andaluces llegó a ser la 3ª en importancia por la extensión de su red, aunque a mucha distancia de Norte y de M.Z.A. Fue creada por escritura pública de 30-05-1877, por los Sres. Jorge Loring y Joaquín de la Gándara, que eran concesionarios, respectivamente, de los ferrocarriles de Osuna a La Roda y de Jerez a San Lúcar y Bonanza, y que tenían

intereses en otras líneas de la región andaluza. (10) El crecimiento de la red de la Compañía de Andaluces fue muy rápido; bien por anexión de líneas ya en su explotación, como Córdoba a Málaga, Campilla a Granada, Utrera a Morón y a Osuna y Córdoba a Málaga; o bien por puesta en servicio de nuevas líneas, como Osuna-La Roda, Jerez - SanLúcar - Bonanza, Marchena-Ecija-Valchillón y Linares - Puente Genil; de modo que de los 312 kms. de finales de 1878, pasó a ser de 741 kms. un año más tarde. Al completar en enero de 1893 la línea de Linares a Puente Genil, la Compañía de Andaluces contaba con una red de 1.099 kms. (Ver detalle en apéndice 11). 20 años más tarde esta Compañía se anexionó el ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, de 178 kms., perteneciente a una compañía inglesa. Luego en 1916 y no obstante la mala situación económica por la que, tras una vida bastante próspera, venía atravesando desde la última década del XIX, se hizo cargo de la explotación de las líneas de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, con graves problemas económicos y en cuyo capital tenía participaciones la de los Andaluces. Al final, el Estado, por un decreto de 09-05-1936, se incautó de la red de Andaluces y la entregó, para su explotación, a la Compañía de los FF.CC. del Oeste, como había hecho bastantes años antes con otras compañías, según veremos enseguida.

La Sociedad de los FF.CC. de Madrid a Cáceres y a Portugal fue constituida por escritura de - - 07-12-1880, (11) sobre la fusión de la Compañía de F.C. del Tajo (línea de Madrid a Malpartida) y la de los FF.CC. de Cáceres a Malpartida de Plasencia y a la frontera portuguesa. La inauguración de la línea completa -412 kms- tuvo lugar en octubre de 1881; después de la creación, pues, de la Compañía M.C.P. Esta Compañía,

en virtud de un contrato de 1885, fue explotada durante varios años por la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses. Luego, ante la gravedad de su situación económica, un sindicato de capitalistas franceses constituyó en Madrid, el 10 de noviembre de 1894, la Compañía Explotadora de los FF.CC. de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, que se encargaría, por cuenta de la primitiva M.C.P., de la explotación de la red en servicio y de la terminación del f.c. Malpartida de Plasencia a Astorga. Por fin, el Estado tuvo que proceder a incautarse de las líneas de esta Compañía, mediante R.D. de 08-09-1928, al que siguió el de creación de la Compañía Nacional de los FF.CC. del Oeste, ya citado, y en la que fue integrada la de M.C.P.

Otras compañías que pasaron a formar parte de la Nacional de los FF.CC. del Oeste, fueron:

- La del F.C. de Medina a Salamanca, con sólo 77 kms. de línea y que no fue inaugurada en su totalidad hasta el 26-08-1877; aun cuando los primeros pasos para la construcción de este ferrocarril fueron dados ya en 1861.
- La Compañía del F.C. de Salamanca a la frontera portuguesa; cuyo Consejo de Administración, debido a la gran participación del capital portugués, tenía una sección en Oporto y otra en Madrid. (En 1889, el Consejo de Madrid fue trasladado a Salamanca). La línea, de 134 kms. de longitud, fue inaugurada en diciembre de 1887.
- La Compañía de los FF.CC. de Medina a Zamora y de Orense a Vigo, cuyo capital era fundamentalmente catalán; como consecuencia de lo cual tenía el domici-

lio social en Barcelona. La línea de Medina a Zamora, construída con rapidez, fue inaugurada en 28-05-1864; pero, en cambio, la de Orense a Vigo no estuvo terminada hasta finales de 1881. Posteriormente, esta Compañía construyó el ferrocarril de Orense a Monforte, que empalmaba con la red del Norte y que quedó terminado en 1885.

- El F.C. de Avila a Salamanca, que iniciado con capital inglés, tuvo que ser terminado por el Estado.

Entre las compañías que mantuvieron su autonomía hasta la formación de la Renfe, podemos citar las siguientes:

- La Compañía del F.C. de Zafra a Huelva, constituída en 25-01-1884, cuando ya estaban en marcha las obras de construcción de la línea, de una longitud de 197 kms. y que estuvo terminada a finales de 1887. Tenía un Comité en Madrid y otro en Londres.
- La Compañía del F.C. de Torralba a Soria, cuyo domicilio social estuvo en Bruselas hasta 1915, en que pasó a Pamplona. Entró en servicio el 01-07-1892.
- La Compañía del F.C. Central de Aragón. La línea, que va de Valencia a Calatayud, donde empalma con la red de M.Z.A., y que tiene una longitud de 295 kms., quedó terminada en 1901. Obtenida la concesión de este ferrocarril por una sociedad de capital belga, con el paso del tiempo fueron a parar a la Compañía del Norte la mayor parte de las acciones.

1.1.5. LA FORMACION DE LAS REDES DE M.Z.A. Y DE NORTE

En la construcción de la red ferroviaria española podemos distinguir claramente dos períodos de actividad importante: El 1º de ellos arranca de la aprobación de la Ley General de FF.CC. de 03-06-1855 y se extiende hasta la crisis de 1865/66. (Las líneas construídas antes de la citada ley apenas sobrepasan los 475 kms., según puede verse en Apéndice 1). El 2º período podemos situarlo entre 1874 y 1896, aproximadamente. Ahora bien, el ritmo de construcción de la 1ª etapa es mucho más fuerte que el de la 2ª; pues mientras en la 1ª la media de kilómetros inaugurados por año es de 413, en la 2ª es de 230. (Los años en que entra en servicio mayor número de kilómetros de ferrocarril, son: 1860, con 750 kms.; 1863, con 613 kms.; y 1865, con 711 kms.).

Durante el primer período, el predominio de la Compañía M.Z.A. sobre la del Norte, es claro. Así, cuando se creó ésta -el 29-12-1858- con las obras de la línea Madrid-Irún iniciadas pero sin trozo alguno en explotación, M.Z.A. tenía ya en servicio una red de 480 kms., formada por la línea de Madrid a Alicante -inaugurada en su totalidad el 15-03-1858- y el ramal de Castillejo a Toledo. (En apéndices 2 y 3 puede verse nuestra red ferroviaria en 31-12-1858). Cuando en 01-08-1860 tuvo Norte terminada su línea Baños-Alar y el tramo Valladolid-Baños de la línea de Madrid a Irún, M.Z.A. contaba ya con una red de 586,5 kms.

Con la conclusión por Norte de la línea Madrid-Irún, cuya inauguración oficial, el 15-08-1864, se hizo coincidir con la de la francesa Bayona-Hendaya, termina la 1ª etapa de construcciones de esta Compañía, cuya red -que comprende además de la línea principal, las

de Baños-Alar, Contorno de Madrid y Quintanilla-Barrue-
lo- es ahora de 750 kms.

La Compañía M.Z.A., que tenía en aquella fecha cerca de 1.100 kms. de líneas en explotación, siguió construyendo hasta dar fin a la de Manzanares a Córdoba, que quedó concluida el 15-09-1866. Con ello, su red pasa a ser de 1.428 kms.; casi el doble que la de la Compañía del Norte. Las líneas que forman la red de M.Z.A. ahora son: Madrid-Alicante, Madrid-Zaragoza, Albacete-Cartagena, Alcázar-Ciudad Real, Manzanares-Córdoba y Castillejo-Toledo.

(En apéndice 4 puede verse, reflejado por años, el número de kilómetros de ferrocarril abiertos al público y el de las concesiones no caducadas, hasta 01-01-1867.- En apéndice 7 (mapa III) damos la situación de los ff.cc. españoles en la Península en mayo de 1867, fecha en que quedó terminado el último trozo de la línea Valencia-Tarragona).

Las principales ampliaciones de la Compañía del Norte en la 2ª etapa son:

- Por contrato de 31-01-1874, anexión de la línea de Alar a Santander.
- Anexión, el 01-04-1878, de las líneas de la Compañía de Zaragoza a Pamplona y a Barcelona; la cual se había formado, a su vez, en 1865, por la unión de la Compañía de Zaragoza a Barcelona y la de Zaragoza a Pamplona. (12)
- Absorción, también, el 01-07-1878, de la Compañía de Tudela a Bilbao.

La longitud de la red es ya de 1.734 kms.

- En 1884 Norte adquiere la línea Lérida-Reus-Tarragona, que había sido construída por tres compañías diferentes, fusionadas luego en 1867.
- Construída por la propia Compañía, en agosto del 84 puso Norte en explotación la línea de Segovia a Medina.
- En 1885 se anexiona la Compañía de los FF.CC. de Asturias, Galicia y León, en la que tenía una participación del 15% de las acciones y obligaciones, y que comprendía las líneas de Palencia a La Coruña, León a Gijón, Oviedo a Trubia y Toral a Villafranca, con un total de 741 kms.(13)
- En julio de 1888 pone en servicio la línea de Medina a Villalba.
- Finalmente, en mayo de 1891 otra importante ampliación, por la adquisición de la red de la Sociedad de los FF.CC. de Almansa a Valencia y Tarragona, que estaba constituída por las líneas de Grao y Valencia a Almansa, terminada en su totalidad en noviembre de 1859; la línea de Valencia a Tarragona, concluída en 1867; el f.c. de vía estrecha de Carcagente a Denia; y el de Játiva a Alcoy, que no quedó terminado hasta 1904.(14)

En cuanto a la Compañía M.Z.A., destacamos, como más importantes, las siguientes ampliaciones:

- Línea de Córdoba a Sevilla, que venía siendo explotada desde 1859 y que pasó a M.Z.A. en 1875.

- Ferrocarril de Sevilla a Huelva, aún en construcción al ser adquirido en 1877, y puesto en servicio en marzo del 80.
- Adquisición, en 1880, de la red de la Compañía de Ciudad Real, con una longitud total de 580 kms. y formada por las siguientes líneas: Almorchón a Bélmiz, que entró en servicio en el año 1864; Ciudad Real a Badajoz, en explotación desde finales de 1866; y Madrid-Ciudad Real, que no fue inaugurada hasta el 03-02-1879. (15)
- En 1885 M.Z.A. puso en servicio dos nuevas líneas, que había adquirido antes de estar terminadas: la de Mérida a Tocina -Sevilla- y la de Aranjuez a Cuenca.
- El f.c. de Valladolid a Ariza, construido por M.Z.A., fue puesto en explotación el 01-01-1895.
- La mayor ampliación se produjo por la fusión de la Compañía de los FF.CC. de Tarragona a Barcelona y Francia (T.B.F.), que tenía una red de 723 kms. Esta Compañía -con la que se fusionó en 1886 la de los FF.CC. Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona- se había constituido en 1875 por la unión de la del F.C. Barcelona-Martorell-Tarragona y la del de Barcelona a Francia por Figueras, que, a su vez, se había formado por la anexión de varias líneas, entre las que se encontraba la de Barcelona a Mataró y otras también muy antiguas. Sin tener la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia terminado el Directo -Zaragoza-Barcelona (el Directo Madrid a Barcelona no llegó a iniciarse) y cuando M.Z.A. estaba construyendo su línea Valladolid-Ariza, estas Compañías -

firmaron, el 15-05-1891, acuerdo de fusión; con la particularidad de que la misma sería hecha efectiva a partir del 1º de enero después de 3 años completos de explotación de ambas líneas. Como consecuencia de ello, la unión de las Compañías se produjo el 01-01-1898. Luego, durante años, subsistieron ciertas diferencias entre las que llamaron "Red Antigua" (la primitiva M.Z.A.) y "Red Catalana" (la anexionada T.B.F.); de modo que en el campo de personal, por ejemplo, cuando en 1912 plantearon huelga los agentes de la Red Catalana, una de las causas alegadas por los mismos, según veremos en su momento, fue la discriminación que, según ellos, sufrían en relación con los compañeros de la Red Antigua.

En los apéndices 1 a 18 se recoge, bajo distintos aspectos, la formación de nuestra red ferroviaria a lo largo del tiempo.

1.2. LA EXPLOTACION

La construcción y explotación del ferrocarril en España fue un negocio ruinoso; por la valoración de los costos de establecimiento por debajo de lo que luego fue la realidad y por el exceso en el cálculo de los rendimientos probables; a lo que vendrían a añadirse otros factores. Todas o casi todas las compañías de ff.cc. tuvieron problemas económicos y muchas llegaron a la suspensión de pagos y sus accionistas y obligacionistas tuvieron que optar por establecer convenios de arreglo. Bastantes compañías, como hemos visto, tuvieron que renunciar a su autonomía y fusionarse con otras

más poderosas, cuya situación, por otra parte, tampoco era buena; mientras que en otros casos el Estado tuvo que recurrir a la incautación de aquéllas cuya grave situación las hacía inviables y crear una compañía nacional en la que englobar las mismas, para que el servicio continuase, según hemos hecho constar ya en otros lugares.

Lógicamente, a lo largo de los 60 a que nuestro trabajo se refiere -1857 a 1917- hubo situaciones diversas, en consonancia con el panorama general de cada momento en los distintos campos de la vida nacional: económico, político, bélico... Las compañías recurrieron en varias ocasiones al Gobierno, exponiendo su grave situación y pidiendo auxilios del Estado para hacer frente a la misma; pero no siempre obtuvieron, ni mucho menos, la deseada respuesta.

Así, por un decreto de 29-12-1866 se cedió a las mismas el importe del impuesto del 10% sobre el tráfico de viajeros, que había sido establecido en 1864; pero en 01-09-1884 les fue retirada tal concesión. (16)

La Guerra Carlista de 1872-1876 causó graves perjuicios sobre todo a la Compañía del Norte, que valoró en más de 5 millones de pesetas los daños en el material, obras e instalaciones y en casi 38 millones las pérdidas en productos, es decir, en menores ingresos. (17)Paradójicamente, M.Z.A., que también sufrió daños materiales por la guerra e incluso atentados en su personal, resultó beneficiada, en conjunto, en el aspecto económico, por afluir a sus líneas tráfico desviado de las del Norte. Las compañías, ya en 21-12-1872, presentaron a las Cortes una exposición solicitando ser indem-

nizadas por este motivo; y la del Norte, al terminar la guerra, pidió al Gobierno, a cuenta de la indemnización que se le concediese por los perjuicios sufridos, se le anticipase 4.125.000 ₧ que necesitaba para atender a las más urgentes reparaciones. Pero la ley de 05-07-1876 le concedió únicamente un anticipo por la indicada cantidad, a devolver en 3 años y, por otro lado, en su art. 4º establecía que el Estado no indemnizaría a las compañías. (18)

Otro problema de las compañías de ff.cc. fue el quebranto sufrido por el cambio monetario. Ya les supuso perjuicio la adopción obligatoria de la peseta a partir de 01-01-1885, en virtud de la reforma monetaria de 1868, que alteró la relación 19 reales = 5 francos, al pasar a ser 19 reales = 4,75 ₧ = 4,75 francos. Para las compañías, la remesa de fondos al extranjero suponía un quebranto fijo del 5%, aparte el variable por fluctuaciones del cambio. Los perjuicios económicos fueron en aumento y crecieron más a partir de 1892, al expirar el tratado comercial establecido con Francia y por el cambio de régimen arancelario. M.Z.A., que venía fijando el dividendo en la misma cuantía para pesetas que para francos, a partir del ejercicio de 1892 acordó retener el quebranto medio a los accionistas que cobraban francos; y así, fijó el dividendo en 9,5 ₧ o en 9 fr. (19) (En apéndice 19 se recoge las pérdidas sufridas por esta Compañía de 1891 a 1900 por efectos del cambio y de las diferencias resultantes de la reforma monetaria). La Compañía del Norte, por su parte, en la memoria correspondiente a la Junta General de Accionistas de 17-06-1898, explica que la situación ha empeorado mucho porque la pérdida sufrida por la moneda nacional, que era de 13,4 por término medio, cuando se adoptó la resolución de verificar en pesetas el servicio de las

obligaciones, había alcanzado recientemente el 115%; y da una diferencia de más de 54 millones de pesetas para los ejercicios de 1892 a 1897, ambos inclusive, por el cambio y la depreciación de la moneda. (20)

Por otra parte, a comienzos de siglo se produjo una elevación gradual de los precios de los productos agrícolas y en los industriales, lo que supuso para las compañías mayores costes en la adquisición de carbón y otros materiales. Norte, por ejemplo, en sus memorias de 1900 y 1901 hace referencia a este encarecimiento, que les ha obligado a subir también los sueldos y jornales.

Aspecto importante también a tener en cuenta en el desarrollo de las compañías de ferrocarriles, es la relación entre ellas; pues mientras en unas ocasiones se movieron en el campo de la competencia y sostuvieron auténticas guerras de tarifas para la captación del tráfico, en otras mantuvieron posturas de entendimiento, reflejadas en convenios formales. Así, en 1865, M.Z.A., mediante acuerdos con las compañías de Zaragoza a Pamplona y de Tudela a Bilbao, hizo una competencia de tarifas contra Norte, para desviar el tráfico de las líneas de ésta, a pesar de la menor distancia de 93 kms. en relación con la vía Calatayud - Casetas. Luego Norte y M.Z.A. en 1870 y en 1874 llegaron a acuerdos y el 08-03-1875 firmaron un nuevo convenio, con plazo de validez de 10 años, por el que se consolidaban las buenas relaciones que venían manteniendo desde 1870. Después volvió la competencia entre ambas Compañías; competencia que se extendió al campo de ampliación de las respectivas redes, al tratar de anexionarse las mismas líneas. Un nuevo convenio, de 04-01-1896, por plazo asimismo de 10 años, puso término a las rivalidades entre estas

dos Compañías y la de T.B.F. (21) Las excelentes relaciones a que dio lugar este convenio, llevaron a un acuerdo completo entre Norte y M.Z.A.: los transportes se harían por la vía más corta y se llegaría a la simplificación de tarifas y a la unificación de la nomenclatura, lo que sería ventajoso para las Compañías y para el público. (22)

La Guerra del 14 benefició a las compañías de ff.cc. por un aumento notable del tráfico una vez superada la crisis de los primeros meses, pero les creó problemas en cuanto que no estaban preparadas en material, instalaciones, etc., para este mayor volumen de transportes. Además les perjudicó el gran encarecimiento de los materiales y sobre todo del carbón, que ya venían experimentando alza de precios desde los primeros años del siglo y que con la guerra fue muy fuerte. (En apéndices 20 y 21 se recogen, respectivamente, diversos datos en relación con el consumo de carbón por M.Z.A. en los años 1909/1917 y por Norte en 1913/1917.

Por lo que al personal se refiere, hemos de señalar que cuando las condiciones de las compañías comenzaron a ser algo más desahogadas, ya dentro de este siglo, los trabajadores trataron de conseguir unas mejoras de que estaban necesitados y que presentaban mayores posibilidades de ser alcanzadas, tanto por la mejor situación de las empresas como por el hecho de que los obreros se van organizando y sienten la conexión entre ellos y la fuerza de ahí derivada. Esto llevará a planteamientos fuertes de huelga, antes sólo esporádicos, desde la 2ª decena del siglo; huelgas que, aparte los trastornos y daños causados a las compañías, forzaron a éstas a hacer mayores concesiones a su personal, con

el consiguiente incremento en los gastos. Los importantes aumentos salariales concedidos por las compañías a su personal, según veremos en su momento, se debieron, no obstante, más que a la presión, aunque ésta tuvo su importancia, a la enorme carestía de la vida como consecuencia de la Guerra.

1.3. LOS CONSEJEROS Y LOS DIRECTORES

El hecho de que las compañías de ferrocarriles se constituyeran en gran medida con capital extranjero -fundamentalmente francés y también inglés y belga- llevó aparejado, lógicamente, la presencia de estos financieros, o de sus representantes, en los Consejos de Administración de las mismas, sobre todo en las Secciones o Comités que muchas de ellas tuvieron en París u otras capitales europeas.

Por lo que a españoles se refiere, son muy abundantes los casos de personajes que pasan de los Consejos de Administración de las compañías a desempeñar altos cargos públicos, como Ministro o incluso Jefe de Gobierno -Mon, Sagasta, Dato...- o bien, desde puestos de responsabilidad del Gobierno a los Consejos de Administración; y, asimismo, abundan aquéllos que a la vez que un escaño en el Senado o en el Congreso, tienen un sillón de Consejero en una y aun más compañías de ff.cc. A este respecto, puede verse en Apéndice 22 relación de diputados y senadores que mientras se discutían los proyectos de ley sobre ferrocarriles preparados por el Gobierno Canalejas a raíz de la huelga ferroviaria de 1912, percibían sueldo de alguna compañía ferroviaria. Son nada menos que 64 las personas relacionadas y se dice faltan algunos. (23)

En cuanto a Directores, durante muchos años fueron también extranjeros, según veremos enseguida en las relaciones que daremos de los que estuvieron al frente de Norte y M.Z.A. Aquélla no contó con Director español hasta 1908 y ésta aunque tuvo a un español al frente de su Dirección ya en 1869, posteriormente volvió a tener algunos extranjeros.

Los Directores de Norte a lo largo del período investigado, fueron los siguientes:

M. León Lalanne	Director Gral. de la Construcción
M. Carlos Fournier ...	Desde 01-08-1860
M. R. Desorgeries	" 13-11-1861
M. Gustavo Noblemaire ..	" 15-11-1866
M. Eduardo Pirel	" 15-08-1869
M. Napoleón Lionnet ..	" 06-12-1876
M. Carlos Guillaume ..	" 01-10-1878
M. Juan Barat	" 20-02-1881
M. Clemente Aubert ...	" 01-05-1901
M. Gustavo Bachy	" 25-05-1904
M. León Waldmann	" 23-12-1906
D. Félix Boix	" 01-06-1908 a 31-12-1918 (24)

Juan Barat, que comenzó su carrera ferroviaria como supernumerario sin sueldo en la estación de Montreuil-Verton, pasó a la Compañía del Norte de España, como Agregado al Servicio Central, en 1860, cuando contaba 25 años de edad. 21 años más tarde fue encargado de la dirección de la Compañía, puesto en el que se mantuvo durante otros 20 años. Aceptada su petición de ser relevado en tales funciones a partir de 01-01-1901, fue nombrado Administrador de la Compañía. (25) (Ver apéndice 23).

Félix Boix, el primer director español de la Compañía del Norte, desempeñó este puesto desde 01-06-1908 hasta 31-12-1918, y luego, tras un año y medio en que la Compañía estuvo sin Director, volvió a estar al frente de la misma, desde 14-07-1920, otros 12 años (Apend.24)

De Eduardo Pirel, 5º de los relacionados, creemos poder afirmar es el mismo que como Ingeniero de la Vía de Madrid a Alicante prestó servicio en la Compañía M.Z.A. hasta noviembre de 1857, en que fue despedido con motivo de unas declaraciones que hizo a la revista "Gaceta de los Caminos de Hierro" en relación con el estado de los trabajos de la sección de Albacete a Almansa. (26)

En la Compañía M.Z.A. se sucedieron los siguientes Directores:

Cuando se aprueban los estatutos de la Compañía, en 31-12-1856, está al frente de la misma Barreau; que presentó su dimisión el 25-05-1857. (27)

Le sucede Déglin, nombrado en sesión del Consejo de Administración de 20-11-1857 y que desempeñó el cargo hasta octubre de 1859. (28)

Tras el cese de Déglin, fue nombrado Director General, en sesión del Consejo de 23-11-1859, Alejandro Prompt, que era el Ingeniero Jefe de Vía y Obras (29). Fue director hasta diciembre de 1865, en que presentó su dimisión.

Aceptada la dimisión de Prompt, el Consejo, en su reunión de 11-12-1865, nombró a uno de sus miembros, Ignacio Bäuer, Administrador Delegado, encargándole in-

terinamente de la Dirección General. Luego el 17-03-1866 fue acordada la supresión del cargo de director general; y posteriormente, el 14-05-1866, se aprobó que desde el 18 del mismo mes la Administración Central de la Compañía -Secretaría, Contabilidad General y Servicio de lo Contencioso- quedase bajo las órdenes directas del Administrador Delegado y que los demás servicios de la Explotación y el de Nuevas Construcciones dependiesen de un Director de Explotación, que estaría bajo la autoridad del Administrador Delegado. (30)

Para cubrir el puesto de Director de la Explotación fue designado Ernesto Lemasson, que había entrado al servicio de la Compañía, en calidad de Ingeniero Jefe de la Construcción, a principios de 1860 y que desde 23-01-1865 era, además, Sub-Director (31). En marzo de 1867 presentó su dimisión, pero no se le aceptó. (32) Luego le fueron concedidas mayores ventajas económicas y el interesado se comprometió a permanecer durante 5 años al frente de la Dirección de Explotación. (33) Sin embargo, no llegó a cumplir este plazo, pues volvió a presentar la dimisión, que, "con sentimiento", le fue aceptada el 04-11-1869. (34)

Producida la baja del Sr. Lemasson, en sesión del Consejo de 09-12-1869, fue nombrado Director de los Servicios de la Explotación y de la Contrucción D. Cipriano Segundo Montesino (35). Su gestión parece fue muy buena y ocupó el puesto durante 28 años, hasta que ya de edad avanzada y afectado por la muerte de su esposa, presentó la dimisión. Aceptada ésta por el Consejo en su reunión de 17-11-1897, en la misma fue nombrado Administrador Vicepresidente del Consejo. (36) Luego, en marzo de 1899, al ser creado el Comité de Dirección fue designado para formar parte del mismo, junto con

el Administrador Delegado, Gustavo Bäuer (hijo de Ignacio Bäuer, fallecido en 1895) y el Administrador Miguel Martínez de Campos (37) . El Sr. Montesinos falleció el 28-08-1901. (38)

Para sustituir al Sr. Montesinos al frente de la Dirección fue designado Carlos Grébus, que era Director General Adjunto desde 1895 y que llevaba 20 años al servicio de la Compañía. (39) Unos meses después, el 05-07-1898, el Consejo de Administración se reúne con el principal objeto de hacer constar el hondo pesar por el repentino e inesperado fallecimiento del Sr. Grébus.

De acuerdo con lo previsto en el art. 27 de los Estatutos de la Compañía, se encargó desempeñase las funciones de Director General en Comisión al Administrador Delegado, Gustavo Bäuer, (40) quien un mes más tarde pidió ser relevado en estas funciones. Ante ello, se encomendó tal misión a Miguel Martínez de Campos, (41) - quien, a su vez, 7 meses después pidió también ser relevado, por su estado de salud. (42)

Acordada en sesión del Consejo de 10-03-1899 la supresión de la Comisión Delegada y la creación de un Comité de Dirección que asumiría las funciones de aquella Comisión y las de la Dirección General de la Compañía para ambas redes, se decide nombrar un Director de la Compañía que tendría a su cargo la dirección de los servicios de Explotación de la Red Antigua y de las Minas; nombramiento que recae en Nathan Süss. (43) (La Red Catalana se regía por un reglamento que establecía un Comité en Barcelona, y tenía como Administrador Comisionado a Eduardo Maristany). A los 9 años de ocupar el puesto de Director, el Sr. Süss pidió ser relevado en el mismo por motivos de salud; petición que fue atendida

por el Consejo, que le nombró Ingeniero Consultor en el Comité de París, con sueldo de 30.000 fr. (44)

En estas circunstancias, el Consejo estimó oportuno restablecer la antigua organización y nombró Director General al Administrador Comisionado de la Red Catalana, Eduardo Maristany y Gilbert. (45) Maristany, doctorado en Ciencias Exactas muy joven e Ingeniero de Caminos, había nacido en Barcelona en diciembre de 1855 y era nieto de Manuel Gibert, que fue Presidente de la Compañía del F.C. de Barcelona a Mataró. Después de haber estado al servicio del Estado en la División de FF.CC. del Este, Maristany, ingresó en el Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia, donde ocupó el puesto de Ingeniero Jefe de la Construcción y dirigió las obras del túnel de la Argentera, en la línea de Barcelona a Zaragoza por Caspe. (46) En su día fue distinguido con el Título de Marqués de la Argentera. Murió en Barcelona en 1941. (Ver apéndice 25).

- (1).- El primer ferrocarril del mundo -de Stockton a Darlington, en Inglaterra- fue inaugurado el 27-09-1825. En 1830 fue inaugurada, también en Inglaterra, la línea de LIVERPOOL a MANCHESTER.
Cuando concluye en España la 1ª guerra Carlista, Europa tiene ya en explotación más de 3.000 Kms., de los que el 70% corresponden a Gran Bretaña, cifra superada ampliamente por los EE.UU., en tanto que en la península no se ha pasado de la concesión, sin resultado, de una línea de Jerez a Puerto de Santa María. (Artola.- "Los FF.CC. en España. 1844-1943". Pág. 3).
- (2).- Tortella Casares, en "Los Orígenes del Capitalismo en España" recoge como las causas más frecuentemente mencionadas, las siguientes: - 1) inactividad estatal; 2) falta de capital; 3) falta de conocimientos técnicos; 4) atraso económico en general; 5) obstáculos geográficos; 6) ciertos acontecimientos políticos y económicos, tales como la guerra Carlista y la crisis de 1847-48. Para él, todo parece indicar que la política del Gobierno fue el principal obstáculo que se opuso a la expansión ferroviaria durante la 1ª mitad del XIX. - (Pág. 166).
- (3).- Tedde, en el Capº 2, Parte IV, Tomo II, de la obra dirigida por Artola "Los FF.CC. en España. 1844-1943" dice que a pesar de la participación exterior mayoritaria en la inversión ferroviaria, no cabe desdeñar la dimensión del capital español encauzado hacia los ff.cc.; y da una inversión de cerca de 1.000 millones de pesetas en 30 años; además de estimar pausable la hipótesis de que algunos inversores en los ff.cc. españoles a través del mercado de capital francés, fueran españoles.
- (4).- La "Sociedad Española Mercantil e Industrial", con un capital de 304 millones de reales y la "Sociedad General de Crédito Mobiliario Español", con 456 millones de capital, así como la "Compañía General de Crédito de España", que también intervino en la financiación de la construcción de ferrocarriles, fueron autorizadas por ley de - 28-01-1856. (Nadal, J. "El fracaso de la revolución industrial en España. 1814-1913". Págs. 36 y 37).
- (5).- A.C.A. M.Z.A. nº 1, de 16-01-1857.
- (6).- Wais, F.- "Historia de los FF.CC. Españoles". Tomo I. Pág. 134.
- (7).- A.C.A. Nte. Libro 362: Sesión de 02-03-1878, en que se da cuenta de la aprobación de los nuevos Estatutos de la Compañía.
- (8).- Wais, "Historia de los FF.CC. Españoles". Tomo I. Págs. 185 y 186. Los Estatutos del Crédito Mobiliario Español fueron aprobados por R.O. de 22-03-1856. Formaban parte de esta sociedad los hermanos Isaac y Emilio Pereire. (Wais, Historia de los FF.CC. Españoles. Tomo I. Pág.124)

- (9).- Wais, "Historia de los FF.CC. Españoles". Tomo I. Pág. 186.
- (10).- Wais, id. Tomo I. Pág. 271.
- (11).- Wais, id. Tomo I. Pág. 298.
- (12).- Celebrada Junta Gral. Extraordinaria de Accionistas el 16-02-1878 para deliberar, entre otros asuntos, sobre el proyecto de contrato con la C^a Z.P.B. para esta fusión, se fundamenta la conveniencia de la misma en que con ella el puerto de Barcelona, el más importante de la Península, se encontraría en relación directa con los puertos del Cantábrico: Pasajes, San Sebastián, Bilbao y Santander. La unión de los dos mares, análoga a la realizada en Francia por el F.C. del Mediodía, con felices resultados. (Libro Memorias C^a Norte, años 1877-1885).
- (13).- El contrato de adquisición de estas líneas fue aprobado por la Junta Gral. Extraordinaria celebrada a tal fin el 14-04-1885. (Libro de Memorias C^a Norte, años 1877-1885).
- (14).- La sociedad de los FF.CC. de Almansa a Valencia y Tarragona tuvo una vida próspera, dentro de la situación general de las compañías ferroviarias. Fue el principal promotor de sus líneas, José Campo, figura importante entre los españoles que apostaron por el ferrocarril.
- (15).- El convenio firmado entre las dos Compañías fue aprobado por la Junta Gral. Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas de M.Z.A. celebrada el 16-05-1880, y recogía, también, el pase a esta Compañía de las concesiones de Puente Aljucén a Cáceres y de Puertollano a Córdoba. Asimismo, en su art. 9^o se refería al personal en los siguientes términos: "La C^a de Alicante, dentro de los 15 días anteriores a la toma de posesión, hará saber a la de Badajoz, cuáles de los empleados de esta última entiende no conservar". Luego, por el acta correspondiente a la sesión del Consejo de Administración de M.Z.A. de 30-08-1880, sabemos que de los 905 empleados presentados a esta Compañía por la de Ciudad Real a Badajoz, eliminó 242 y se quedó con 653, los sueldos de los cuales importaban, en total, 3.218.781 reales.
- (15).- Artola, en "Los FF.CC. en España. 1844-1913", estima en 70 millones de pesetas la cantidad percibida por las compañías por la cesión de este impuesto. (Tomo I. Págs. 378 y 387).
- (16).- Memoria presentada a la Junta Gral. Extraordinaria de Accionistas de 03-03-1894.
- (18).- Todavía se hace referencia a este hecho en la memoria presentada a la Junta Gral. Extraordinaria de Accionistas, de 03-03-1894, en la que se indica que las Cortes de 1876 habían seguido un criterio diametralmente opuesto al de las de 1842, que al terminar la 1^a guerra Carlista indemnizaron incluso a los particulares.
- (19).- Memoria presentada a la Junta Gral. de Accionistas de M.Z.A. de - 22-05-1892.

- (20).- Tedde, da para 1894, para Norte, un coste de 10,5 millones de pesetas por gastos de depreciación de moneda y otros complementarios; para - M.Z.A. 5,1 millones; y para Andaluces 1,6 millones por el cambio de pesetas a francos. (Artola, "Los FF.CC. en España. 1844-1943". Tomo II. Pág. 41).
La Cª Norte, en la memoria correspondiente al ejercicio de 1895 da los siguientes cambios medios: 1888, 2,17%; 1889, 3,65; 1890, 4,51; - 1891, 7; 1892, 16,85; 1893, 19,21; 1894, 20,3. En la memoria del - ejercicio de 1898 señala que el cambio, que había llegado al 115%, había sido de 51,47% de media.
- (21).- Memoria de la Junta Gral. de Accionistas de M.Z.A. de 24-05-1896.
- (22).- Memoria de la Junta Gral. de Accionistas de Norte, de 11-05-1907.
- (23).- "Adelante", nº 72, de 22-10-1912.
- (24).- Marquina, Javier.- La Cª del Norte (1858-1939).
- (25).- Gª. C. Hª., nº 3036, de 01-08-1915.
- (26).- A.C.A. M.Z.A. núms. 85, 90, 94 y 1, de 21-11-1857, 03-12-1857, - 15-12-1857 y 07-01-1858, respectivamente.
En el acta correspondiente a la sesión nº 389, de 15-12-1876 del Consejo de Administración de Norte, se recoge, en relación con el fallecimiento del Sr. Pirel, que serán de cuenta de la Compañía los gastos de funeral, embalsamamiento y traslado del cadáver, mobiliario y demás a París; y que se propondrá al Comité de París se conceda indemnización a sus hijos, como se ha hecho en otros casos.
- (27).- A.C.A. M.Z.A. nº 38, de 25-05-1857.
- (28).- id. nº 86, de 26-11-1857, y núms. 44, 49, 51 y 53, de - 07-09-1859, 05-10-1859, 10-10-1859 y 19-10-1859, - respectivamente.
- (29).- id. núms. 59 y 22, de 23-11-1859 y 04-12-1865, respectivamente.
- (30).- id. núms. 23, 8 y 13, de 11-12-1865, 17-03-1866 y 14-05-1866 respectivamente.
- (31).- id. nº 13, de 14-05-1866.
- (32).- id. nº 7, de 27-03-1867.
- (33).- id. nº 12, de 25-05-1867.
- (34).- id. nº 23, de 04-11-1869.
- (35).- id. nº 26, de 09-12-1869.

- (36).- A.C.A. M.Z.A. nº 24, de 17-11-1897.
- (37).- id. nº 6, de 10-03-1899.
D. Cipriano S. Montesino fue académico de número en la Sección de Ciencias Físicas de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, que fue creada en 1847 y era el organismo científico más prestigioso del País. Fue también catedrático de Física en el Conservatorio de Artes (J.L. Peset, S. Garma y S. Pérez Garzón.- "Ciencias y Enseñanza en la Revolución Burguesa"). Casado con una sobrina de Espartero, ostentó el título de Duque de la Victoria.
- (38).- A.C.A. M.Z.A. nº 18, de 23-09-1901.
- (39).- id. nº 24, de 17-11-1897.
- (40).- id. nº 16, de 05-07-1898.
- (41).- id. nº 19, de 12-08-1898.
- (42).- id. nº 6, de 10-03-1899.
- (43).- id. nº 6, de 10-03-1899.
- (44).- id. nº 3, de 01-02-1908.
- (45).- id. nº 3, de 01-02-1908.
- (46).- G^a. C. H^a., nº 3066, de 16-03-1916.
Entre las obras escritas por Maristany, cabe destacar "El Túnel de la Argentera" -3 tomos de texto y otros 3 de láminas- y "La Conferencia Ferroviaria de 1905" -6 volúmenes- que permite conocer, mejor que otra fuente, esta Conferencia (Artola, "Los FF.CC. en España, 1844-1943. Tomo I. Pág. 407).

CAPITULO 2

LAS CONDICIONES DE TRABAJO DEL PERSONAL

2.1. PUESTOS DE TRABAJO Y PLANTILLAS

2.1.1. NORMAS SOBRE EL PERSONAL

La Compañía del Norte contaba con una normativa precisa sobre el personal: era la "Instrucción General nº 2, de Personal", de fecha 01-04-1891, que establecía los derechos y deberes de sus trabajadores y que, suponemos, vino a recoger, con o sin modificaciones, las disposiciones que venían rigiendo al respecto desde distintas fechas -quizá algunas desde los primeros tiempos de funcionamiento de la Compañía-; por lo que la fecha 01-04-1891 entendemos puede ser considerada como de recopilación y, acaso, de sistematización de normas anteriores. (Ver Apéndice 26).

Comienza esta Instrucción con una serie de prevenciones generales; pasa luego a detallar las clases o tipos de agentes, requisitos a exigir a los mismos, pase de un grupo a otro, etc.; y sigue después con las normas sobre muy variadas materias, como gratificaciones, castigos, fianzas, licencias y ausencias, enfermedades y accidentes, gastos de viaje, habitación, pases de circulación, uniformes, etc.

Entre las prevenciones de carácter general, se señala que todo empleado al servicio de la Compañía, está obligado a desempeñar con exactitud y fidelidad el cargo que se le confíe, así como a conformarse, en el ejercicio de sus funciones, a las instrucciones de servicio que se le den.- En el desempeño de su cometido, los agentes deben dar pruebas de moralidad, comediamento, orden, aseo, buen carácter y particularmente

de cortesía y atención para con el público.- En el trato entre empleados, deberán observar la mayor moderación, "no dando gritos y evitando conversaciones e interpelaciones a distancia y en alta voz".- No hablarán en público de asuntos de servicio, ni suministrarán a personas extrañas a la Compañía datos referentes a la misma; excepción hecha, claro está, de los referentes a tarifas, horarios, etc.- No se mezclarán ni tomarán parte en cuestiones políticas, sino que, por el contrario, se alejarán de ellas, limitándose al ejercicio de sus derechos de ciudadanos, consagrándose con asiduidad al esmerado cumplimiento del servicio.- Estaban obligados a facilitar en la respectiva oficina, taller, depósito, etc., el domicilio particular; y cualquier indicación falsa podría dar lugar a un castigo.- La presentación de escritos dirigidos a la Jefatura, debería hacerse al jefe inmediato; es decir, por conducto jerárquico. (1)

Por lo que se refiere a la Compañía de M.Z.A., no tenemos constancia de que la misma contase con una normativa general y completa sobre el personal; lo cual no quiere decir que no hubiese ido publicando circulares, órdenes de servicio, etc. sobre el particular. (Ver apéndice 27). Tenía también reglamentos de servicio de diferentes grupos de agentes, como por ejemplo, el del personal inferior de la vía, "Instrucciones para los Guarda-vías de día y de noche y para los obreros de la vía", editado ya en 1860. (Ver apéndice 28).

Por la propia Compañía se reconoce en unos estudios sobre reclutamiento y promoción del personal que hemos podido examinar, que no se seguía una norma fija en esta materia, existiendo diferencias no sólo entre sus dos redes -en cierta medida comprensibles- sino

entre servicios; motivadas, al parecer, por la libertad de acción en este campo de los jefes de los mismos, con "tendencias en cierto modo abusivas", según se dice en uno de estos informes. (2) Esta situación se dio hasta, al menos, 1917, fecha en que termina nuestra investigación y en que el Consejo de Administración, tras constatar la falta de uniformidad y que ello daba lugar, en ocasiones, a descontento, aprobó unas normas para admisión y permanencia del personal fuera de plantilla y para el paso a la misma de dicho personal, que serían aplicadas, con carácter provisional o de experiencia, durante 2 años, a partir de 01-04-1917. (3)

De la compañía de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España sabemos que en 1901 contaba con el "Reglamento General nº 4 de Personal", pero no sabemos desde qué fecha regía el mismo ni conocemos su contenido.

2.1.2. LOS DISTINTOS TIPOS DE PERSONAL Y LOS REQUISITOS EXIGIDOS

En la Compañía del Norte, la Instrucción General nº 2 establece dos tipos o clases de personal:

- Personal de plantilla o permanente
- Personal a jornal (4)

Los empleados de plantilla eran nombrados por el Consejo de Administración o por el Director de la Compañía, según la importancia del cargo a desempeñar. A cada uno de ellos se le daba una credencial del cargo, con la fecha de su nombramiento y el sueldo anual. Debían tener una edad comprendida entre 18 y 35 años;

salvo el caso, con respecto a la edad máxima, de que el interesado hubiera ingresado en la Compañía como empleado a jornal antes de los 35 años, en cuyo supuesto podía ser nombrado de plantilla si tenía menos de 45 años.- Debían saber leer y escribir y, además, sufrían un examen en el que habían de probar suficiente aptitud en escritura, ortografía y conocimientos rudimentarios de aritmética y sistema métrico decimal.- Antes de ingresar, eran reconocidos por un médico de la Compañía, para comprobar que no sufrían enfermedad que les incapacitase para el servicio.

Tenían que presentar la documentación siguiente: Cédula personal. Fe de Bautismo. Certificación de buena conducta, dada por el Alcalde correspondiente. La licencia absoluta y la hoja de servicio, si hubieran sido militares; o, en caso negativo o si hiciera más de 6 meses que habían dejado de serlo, certificado expedido por la Administración, casa de comercio o particular, acreditando su no interrumpida honradez y buen comportamiento.

Se les exigía firmar un documento declarando que teniendo conocimiento de las instrucciones y reglamentos de la Compañía, se sometían sin reserva a su observancia y se conformaban con las prescripciones relativas a suspensión de sueldo, multas, retenciones y cualquier descuento que pudiera hacérseles del sueldo por razón de sus funciones.- Tenían que adquirir compromiso, por escrito, de suscribirse a la Caja de Previsión.- En algunos casos tenían que presentar una fianza.

El ingreso se hacía por los puestos más bajos, como mozo de estación, factor al estudio, auxiliar de

oficina, fogonero, etc.; salvo que hubiesen desempeñado en otra compañía de ferrocarriles cargo de más nivel, semejante al que tratasen de cubrir, o bien acreditasen mediante título profesional, poseer los conocimientos adecuados al puesto al que aspiraban. (5)

El personal a jornal estaba constituido por los siguientes grupos:

- Individuos admitidos temporalmente en las oficinas de los Servicios Centrales y en las estaciones, para hacer trabajos extraordinarios.
- Los admitidos a prueba o como auxiliares.
- Los obreros o mozos que formando parte de una brigada, estaban encargados de las maniobras de trenes y vagones, del cargue y descargue de mercancías y de la conservación y limpieza de coches y vagones; los de los depósitos, talleres y almacenes; y los capataces, obreros, guardas y guardesas de la vía. (6)

Los aspirantes a plaza de temporero no deberían tener menos de 18 años ni más de 34 y deberían presentar la documentación indicada para el personal de plantilla.- Los que pretendieran plaza de obrero o de peón tenían que presentar, únicamente, la cédula, la hoja de servicio si habían sido militares y la libreta de obrero o un certificado del último maestro o amo a quien hubieran servido. (7)

No podía confiarse a empleados a jornal cargos que llevasen consigo una responsabilidad pecuniaria, como manejo de fondos, aplicación de tasas a los transportes, recepción y entrega de mercancías, etc. (8)

Los cargos que podían envolver una responsabilidad personal ante los Tribunales; como eran los de jefe de estación, guarda-agujas, conductor de tren, maquinista, etc.; no podían ser desempeñados más que por empleados, de plantilla o a jornal, que tuvieran cumplida la edad mínima fijada para cada cargo en el respectivo reglamento, y que, además, hubiesen acreditado la aptitud necesaria para el desempeño del mismo y hubiesen firmado el recibo del Reglamento de Señales. (9)

Los meritorios y empleados a jornal ocupados en las oficinas de los Servicios Centrales, estaciones, depósitos, etc., tenían preferencia para cubrir las plazas vacantes de empleados de plantilla, pero tenían que demostrar su aptitud mediante el correspondiente examen. Sólo en el supuesto de que este personal no estuviese suficientemente capacitado, podían los Jefes de Servicio proponer a personas extrañas a la Compañía para cubrir las vacantes. (10)

En relación con M.Z.A., no obstante las diferencias de criterio a que antes se ha hecho referencia, y supuestas las variaciones que, sin duda, debieron producirse con el transcurso del tiempo, creemos que la información recogida nos permite llegar a algunas conclusiones, más o menos generales, acerca de la actuación de esta Compañía en la materia que estamos tratando; (11) según las cuales, habría dos tipos de personal:

- Personal de plantilla o fijo.
- Personal fuera de plantilla; al que se daba denominaciones diversas, como temporero, suplementario, auxiliar...

Dentro del personal de plantilla cabía distinguir

cuatro grupos: 1º. Personal a sueldo de las plantillas nominales. 2º. Personal a jornal de las plantillas nominales. 3º. Personal de las plantillas numéricas con ventajas similares a las de los otros dos grupos. 4º. Personal de las plantillas numéricas que no disfrutaban de tales ventajas. (12)

Entre el personal no comprendido en las plantillas había también muchas diferencias; en parte exigidas por las propias características de los distintos Servicios, que podían necesitar de este personal para trabajos concretos y de corta duración, o en determinados períodos -caso del servicio de caloríferos en los trenes de viajeros en invierno- o bien para trabajos de larga duración, como la renovación de vía; mientras que en otros casos se trataba de una situación de aspirante o en período de prueba.

El hecho de los aspirantes, parece, se dio fundamentalmente en oficinas y en estaciones.- En aquéllas existieron Meritorios, con sueldos nulos o ínfimos, lo que, según se reconoce en informe de la propia Compañía, no permitía, humanamente, exigir un trabajo adecuado; (13) y los Auxiliares -aspirantes durante 1 año o más- con sueldos bajos, pero aceptables. Para ser admitidos como auxiliares tenían que superar un examen de conocimientos y el oportuno reconocimiento médico y, además, debían presentar aval de buena conducta. Por lo que se refiere a personal de estaciones en general, hemos encontrado también denominaciones diversas, como alumno factor, alumno telegrafista, alumno guardafreno, aspirante a factor, factor al estudio...; denominaciones que, al menos en algunos casos, respondían a situaciones y funciones distintas. Así, los alumnos factores hacían prácticas en las estaciones durante, al menos, 1 año,

sin cobrar sueldo salvo los días que prestaban servicio efectivo, en los cuales recibían 1 ₧; luego pasaban a factor a disposición -para ser nombrados factor cuando les correspondiera- situación en que cobraban 2,5 ₧ el día que efectivamente trabajaban. (14) A estos aspirantes también se les exigía, como a los de oficinas, examen de aptitud, reconocimiento médico y buena conducta. Las edades de ingreso, tanto para unos como para otros, parece estuvieron fijadas entre 16 ó 18 años y 24 ó 25. Hemos de indicar, también, que generalmente eran hijos o familiares de empleados.

Dentro del grupo de personal no de plantilla ocupado en tareas "de fatiga" -obreros, operarios, mozos...- y que debió ser bastante abundante, cabe hacer dos apartados: de corta duración y de larga duración o casi permanente. En este segundo grupo están los llamados suplementarios, de los cuales salía, normalmente, el personal de plantilla, y a los que ya a los 6 meses de prestar servicio, se les reconocía algunos derechos, como el de facilidades de viaje para sí -no para la familia- y el poder suministrarse del economato. Aunque no todos los suplementarios llegaban a ser fijos (bien porque fueran antes despedidos o bien porque no podían ser absorbidos todos por las plantillas); en previsión de tal posibilidad, al ser admitidos como suplementarios se les exigía determinados requisitos, como presentación de la partida de nacimiento para acreditar que tenían menos de 30 años, documento sobre su situación militar y reconocimiento médico; y llegaban a tener expediente personal como los agentes fijos. A los temporeros o personal no fijo, no se les imponía multas, de modo que eran sancionados con suspensión de empleo y sueldo (no trabajo y no percepción de jornal, ya que sólo cobraban cuando trabajaban) o bien con despido, según la gravedad

de la falta. Por otra parte, al ser aprobadas las leyes de Accidentes de Trabajo y de Descanso Dominical, las mismas les fueron aplicadas, como era obligado.

En cuanto a admisión de personal facultativo, no había reglas fijas al respecto, sino que se actuaba de forma discrecional. (15) Y por lo que se refiere a los administrativos, hemos de indicar que aparte del sistema antes indicado, examen, prueba, etc., podían entrar al servicio de la Compañía en los niveles más altos de oficial o en los más bajos de jefe de sección o de negociado, si poseían título académico.

Como una muestra de los requisitos exigidos por M.Z.A. a su personal, damos los recogidos en las "Instrucciones para los guarda-vías de día y de noche y para los obreros de la vía", que eran los siguientes:

- Obrero.- Tener más de 18 años y menos de 40; ser de constitución robusta; saber leer y escribir.
- Capataz.- Haber ejercido con celo, probidad y a satisfacción de sus jefes, el cargo de obrero o de guarda de día.
- Guarda-vía de noche.- Tener más de 20 años y no pasar de 40; ser de constitución robusta; saber leer y escribir.
- Cabo de guardas.- Haber ejercido con celo, probidad y a satisfacción de sus jefes, el cargo de guarda-vía o el de obrero.
- El cargo de guardabarreras sería desempeñado, en general, por las mujeres de los guardas o de los obreros -

que viviesen en las casillas inmediatas a los pasos a nivel.

Queremos hacer notar aquí, que, salvo el caso de guardabarreras, cargo que se cubre fundamentalmente con mujeres, a los otros obreros se les exige sepan leer y escribir, en una sociedad en que era muy elevado el número de analfabetos. (16)

Vemos ahora un caso que muestra la falta de uniformidad en la actuación de M.Z.A. en este campo: En el acta correspondiente a la sesión de 10-07-1903 del Consejo de Administración, se recoge que, contrariamente a lo que existe con el personal a jornal de todos los servicios, que en su mayor parte tienen carácter fijo y permanente, en el removido de Atocha se considera a todos como meros auxiliares suplementarios, debido a que este servicio estuvo a cargo de un contratista, y al cesar éste, hacía unos 20 años, y encargarse la Compañía de realizar estas tareas por administración, no se regularizó la situación del personal; por lo que, dado que existen muchos trabajadores que llevan largo tiempo realizando estas tareas y que cumplen bien, se estudia el expediente de cada uno de ellos y se da el carácter de fijo a 159 de los mismos. Esta medida, que, según se dice, no alteraba sensiblemente el importe de los jornales, era muy importante para los interesados, pues les daba las ventajas de que disfrutaban los otros agentes, tales como abono de salario en caso de enfermedad, licencias, billetes, socorros o pensiones de retiro. (Nos parece oportuno hacer notar la fecha en que se toma el acuerdo, año 1903, cuando la Dirección General de Obras Públicas había ordenado hacer una investigación sobre la situación y condiciones de trabajo del personal ferroviario).

En definitiva, encontramos una serie de puntos básicos en que, de algún modo, coinciden Norte y M.Z.A.; como es el hecho de que tuvieran un personal fijo y otro que no lo era; aspectos que también debieron darse en otras compañías; y así sabemos que la de Madrid a Cáceres y Portugal tenía agentes de plantilla y supernumerarios o admitidos a ensayo. (17)

2.1.3. LOS EMPLEADOS DE ORIGEN EXTRANJERO

Lo que hemos visto en el capítulo precedente al hablar de los Directores de las Compañías de Norte y M.Z.A., que durante muchos años fueron de procedencia extranjera, se da de modo análogo en otros puestos de jefatura. Aparte de las referencias concretas que hemos encontrado respecto a que para cubrir un determinado puesto se ha nombrado a tal ingeniero francés; o bien, que el Comité de París ha propuesto a ...; los mismos apellidos denotan la procedencia del alto personal de las compañías.

Así, en la plantilla de 1858 de M.Z.A. encontramos que son extranjeros no sólo el Director y los 3 Ingenieros Jefes, sino también el Secretario de la Dirección (Carlos Clément), el Jefe de Contabilidad General, Intervención y Estadística (Edmundo Gignoux), el Jefe de Tracción (Riff), el Jefe de Taller de Aranjuez (English), el Jefe de Movimiento (Savouré) y otros muchos.

Esto está explicado por la participación mayorista de capital extranjero en las compañías de ferrocarriles, pero también por la escasez en nuestro País de personal técnico debidamente preparado.- Por eso encon-

tramos también muchos extranjeros en puestos como jefe de sección y ayudante de vía y obras, e incluso delineante. Asimismo abundan los extranjeros entre el personal de conducción; maquinistas y sus jefes; de modo que en la citada plantilla de M.Z.A., de 5 jefes de maquinistas, 4 al menos son extranjeros, y de 3 maquinistas instructores, también lo son 2, si no los 3.

Esta situación de abundancia de extranjeros en puestos de las características indicadas, se prolongó durante muchos años y llega hasta nuestro siglo. Todavía en la plantilla de Norte de 1905, encontramos apellidos como Aubert, Chaudelort, Dubois, Barthe, Lannoy, Smicht, Tissot, Theureau... y otros muchos, hasta no menos de 60 en un colectivo de unos 350 jefes de distintos niveles, desde Director hasta Sobrestante, pasando por Inspector, Jefe de Sección, etc. Lo mismo ocurre y en proporción semejante, en M.Z.A., que en ese momento tiene otra vez como Director a un extranjero, Süß; y donde encontramos apellidos como Peigneux, Marry, Delatte, Fourgeaud, Gautier, Feist, Teyssonneyre, Roussell... En la compañía de Andaluces, con Keronnés como Director, los puestos principales están ocupados también por extranjeros: Detraux, Jefe del Servicio de Explotación; Rennes, Ingeniero Jefe del Servicio de Almacenes y Aprovisionamientos; Chandebois, Jefe del Servicio de Contabilidad General; y luego en niveles más bajos, más apellidos extraños: Aublin, Levère, Smolikowski, Pagnon, Chéneau... En la de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, con Loewi como Director, ocurre lo mismo. (Aquí el Ingeniero Jefe de la División de Movimiento y Reclamaciones, Ernesto Van Eeckhout, suponemos es belga). En la compañía de Salamanca a la Frontera Portuguesa, Rodríguez Carvalho nos recuerda la participación portuguesa.- En otras compañías, -

como la de Zafra a Huelva o la del F.C. Central de Aragón, abundancia también de apellidos foráneos.- En cambio, en la compañía de Medina a Zamora y de Orense a Vigo, no se da el fenómeno de los extranjeros. (Su capital es fundamentalmente catalán) (18)

2.1.4. LOS ASCENSOS

La investigación que hemos realizado acerca de este aspecto, tan importante, de la vida profesional de los ferroviarios, nos ha llevado a la conclusión de que la regulación de esta materia por parte de las compañías, es, en general, fragmentaria e indirecta y con un amplísimo margen de discrecionalidad para aquéllas; de modo que más bien habría que hablar de práctica y usos. El "favoritismo" tuvo aquí, seguramente, un terreno amplio de actuación. El hecho mismo de la persistencia en la petición de escalafón por parte de los empleados cuando éstos contaron con organizaciones reivindicativas frente a las empresas, pone de manifiesto la existencia de una situación insatisfactoria, de un deseo de justicia en esta faceta de la vida profesional. Las compañías, por su parte, fueron muy celosas de su libertad de decisión en este terreno y defendieron con energía su derecho a poder recompensar a los trabajadores en razón de los servicios prestados, según estimasen oportuno. Así, el Consejo de Administración de M.Z.A., con motivo de una petición formulada en 1912 por 34 agentes del Servicio de Intervención y Estadística solicitando ascenso extraordinario en compensación de lo que consideraban un retraso en su carrera, habida cuenta de las mejoras que la Compañía había ido introduciendo en la concesión de ascensos, razona en el sentido de que si bien la mejora de sueldo debe considerarse en

muchos casos "como un premio de constancia", debe responder también al principio de justicia de compensar debidamente los servicios más señalados que por algunos se presten; y de ahí el que no pueda admitirse que los ascensos sean reglamentados teniendo en cuenta exclusivamente el tiempo transcurrido desde el último alcanzado "dado que su finalidad ha de tender principalmente a retribuir al mejor y mayor trabajo". (19)

Acerca de las reglas establecidas sobre ascensos por las compañías, hemos de decir que Norte recoge esta materia en su Instrucción General nº 2 de Personal dentro de los respectivos capítulos de "recompensas y castigos" del personal de plantilla y del personal a jornal. (20) En efecto, entre los premios previstos a conceder al personal, figuran los ascensos de sueldo dentro del propio empleo y los ascensos a mayor categoría. Aquéllos sólo podían ser concedidos en 31 de diciembre de cada año, con ocasión de la presentación de los cuadros de personal y de los presupuestos para el ejercicio siguiente. * En los casos de ascenso a sueldo de menos de 2.400 ₧ de empleados del servicio activo -Explotación, Material y Tracción y Vía y Obras- tales empleados no podían ser ascendidos sin previo examen de todos los ramos de su servicio. Para los ascensos, según el art. 16 de la I.G.2, se atendería con preferencia al mérito; es decir, que se concedería a los empleados que en los exámenes tuvieran mejor nota; pero se tenía en cuenta también las "notas de concepto". (21) Cuando se tratase de cubrir una plaza vacante de empleado de plantilla, se proveería ésta con el del grado inmediato inferior que más lo mereciese y que hiciera más de 1 año que no tuviera castigo por falta grave. A los 6 meses de estar desempeñando la nueva plaza, tenían derecho al sueldo mínimo a ella correspondiente, si habían

* Ver apéndice 29.

demostrado suficiente capacidad, pues en caso contrario volvían a ocupar su puesto primitivo. El art. 23, por otra parte, establece que ningún agente a quien hubiera sido hecho un "apercibimiento" podía ser ascendido sino 3 meses después de haber cesado el efecto del mismo (Los apercibimientos tenían una efectividad de 1 año).

En cuanto al personal a jornal, para cubrir las plazas vacantes de empleados de plantilla serían propuestos los meritorios y empleados a jornal ocupados en las oficinas de los servicios centrales, estaciones, depósitos, etc., y sólo cuando no reuniesen condiciones los mismos, podría proponerse personas extrañas. Debían acreditar su aptitud para el puesto, mediante el correspondiente examen.

Por otro lado, hemos de señalar que la I.G.2 en su art. 20 preveía entre los castigos el descenso de categoría y sueldo; y en el art. 27 se establecía que los agentes que fueran castigados con multa de 1 día de haber o con "apercibimiento" serían eliminados de todo aumento de sueldo durante los 3 meses siguientes al pago de la multa o del cese de los efectos del apercibimiento.(22)

En cuanto a la Compañía M.Z.A., a la vista de un estudio o proyecto de 1909 (23) y de diversos casos concretos que conocemos, podemos deducir que procedía de forma semejante a como lo hacía Norte: Tiene en cuenta la antigüedad, pero también premia con ascensos de categoría o de sueldo; ya sea en casos aislados o especiales; (24) ya en forma más general, cuando a la hora de cubrir vacantes tiene en cuenta los méritos de los interesados, para conceder los ascensos. Así, en el informe más arriba citado, en oficinas, se prevé:

El aspirante 2º ascenderá a aspirante 1º al cabo de 1 año y a auxiliar al año siguiente, si no tiene nota desfavorable. Los auxiliares y los oficiales tendrán ascensos bienales -de 125 ₧ al año- si no cometen falta que demore el ascenso. (Los jefes de servicio podrían hacer propuesta especial tanto de postergación como de ascenso excepcional). Los jefes de negociado, cargo para el que se escogería a "los oficiales más distinguidos del primer tercio de su escala", ascensos trienales de 250 ₧; también con posibilidad de postergación y de ascenso especial. (25)

Según la propia Compañía, a medida que las circunstancias se lo habían ido permitiendo había ido estableciendo mayores ventajas para sus empleados, entre ellas la concesión de ascensos en plazos menos largos. (26)

Norte por su parte, en 1916 dice que la Compañía había introducido en los últimos 10 años, en la remuneración y trato de su personal, numerosas ventajas; y entre ellas cita las siguientes: "Desde 1905 se ha elevado el sueldo máximo asignado a todos los cargos de empleados de oficina, desde Inspectores, Jefes de Oficina, Jefes de Sección, etc., hasta Ordenanzas y Mozos; se ha otorgado igual adelanto al personal de Explotación, al de Trenes, Interventores en Ruta, Jefes de Estación, Factores y Mozos, y al de Tracción, Talleres, Vía y Obras, etc., concediéndose a cada cargo un aumento de categoría que fluctúa entre 12 y 20% del sueldo que tenía asignado". En cuanto a plantillas, varias veces ha aumentado el número de agentes comprendidos en las mismas, tanto del personal de Oficinas, como del de Explotación, Tracción, etc. (27)

2.1.5. LOS CAMBIOS DE RESIDENCIA Y LAS BAJAS EN LA COM- PAÑIA

No conocemos las normas por las que las compañías trasladaban de residencia a sus empleados; si es que las había. Pero podemos deducir, a la vista de la información obtenida, especialmente de la Instrucción General nº 2 de Norte, los principales motivos por los que los traslados se producían: Por conveniencia de la compañía, por petición del agentes y por sanción.

La citada Instrucción se ocupa, en su capítulo XI, art. 75 y siguientes, de los gastos de cambio de residencia, que se rigen por las siguientes normas:

Por pérdidas de alquiler, mudanzas e instalaciones, se concederían las indemnizaciones siguientes: 2/5 del sueldo mensual si el empleado de plantilla era casado o viudo con hijos, y 1/4 si era soltero o viudo sin hijos. Estas indemnizaciones quedarían reducidas a la mitad si el empleado disponía de habitación gratis cedida o pagada por la Compañía. En el supuesto de que el empleado que cambiaba de residencia recibiera por este cambio un ascenso, la indemnización se reduciría en una cantidad igual al importe del ascenso mensual que se le diera. El mínimo de la indemnización por gastos de cambio de residencia sería de 40 ₧ para los empleados casados o viudos con hijos y de 25 ₧ para los solteros o viudos sin hijos. No se abonaría indemnización por cambio de residencia, cuando éste fuera consecuencia de un castigo impuesto al empleado o cuando hubiera sido solicitado por el propio agente.

Por otra parte, todo empleado de plantilla a quien se cambiase de residencia, tendría derecho al traslado gratuito por la línea, de sus familiares y del

mobiliario; cualquiera que fuera el motivo de la mudanza.

Sabemos que las normas recogidas en la Instrucción General nº 2, seguían aplicándose en 1912 y en 1917. (28)

La Compañía de M.Z.A. hizo a su personal concesiones semejantes a las que Norte tenía establecidas para el suyo, y que acabamos de ver, pero lo hizo en fecha muy posterior, pues fue aprobado por el Consejo de Administración en su sesión de 09-03-1917, acta nº 3, y se dio a conocer a los agentes por la Orden de Dirección General nº 203, de 10-03-1917, para aplicarlo a partir de 1º de abril siguiente. (29) En la nota justificativa del proyecto de esta Orden, se indica que entre las peticiones dirigidas recientemente a la Compañía por el sindicato de M.Z.A. de la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles, figura la del abono de 75 Ptas para gastos de traslado a todo aquél que lo fuera por disposición de la Compañía; y se señala que, prescindiendo de la cuantía solicitada y de que sea igual para todos los agentes, "hay un fondo de razón". Se dice, por otro lado, que para la redacción se ha tenido en cuenta lo que Norte tiene establecido sobre el particular. (30)

Las indemnizaciones previstas en la Orden de Dirección General nº 203, son: 40% o 25% del sueldo mensual, según se trate de agente casado o viudo con hijos, o de agente soltero o viudo sin hijos; con los topes mínimos de 40 y 25 Ptas, respectivamente. En los casos de Jefes de Estación, Asentadores, Jefes de Reserva y agentes de categoría superior, los mínimos serían de 60 y 35 Ptas, también respectivamente. Las citadas indem-

nizaciones del 40% y del 25%, quedarían reducidas a la mitad cuando el agente trasladado fuera a ocupar vivienda cedida gratuitamente por la Compañía o ésta concediera, en su defecto, bonificación por alquiler de casa. En ningún caso la indemnización por traslado podría exceder de 200 ₧ para agentes casados o viudos con hijos y de 125 ₧ para solteros o viudos sin hijos. En el caso de que el traslado coincidiese con un ascenso, la indemnización sería calculada tomando como base el sueldo del agente antes del ascenso. No se abonaría indemnización por traslado, cuando éste se produjera a petición del interesado o por castigo. Cuando el traslado se hiciera en virtud de informe especial y explícito del Servicio Sanitario en que constara que era preciso el cambio de residencia del agente por los efectos que sobre él determinaba el paludismo reinante en su destino, se abonaría la indemnización por traslado aunque mediase petición del interesado. No correspondía indemnización por traslado a los suplementarios, ni al ser éstos nombrados de plantilla.

En general, dentro de la variedad de situaciones que podían darse, de traslado de estación o de dependencia dentro del mismo término municipal, necesidad de cambiar de domicilio sin cambiar de residencia, etc., lo que daba lugar a la indemnización era la necesidad de cambio de vivienda no motivada por interés particular de los empleados.

Aparte de las indemnizaciones que quedan referidas, la Compañía seguiría facilitando a sus agentes cuando éstos fueran trasladados de residencia, cualquiera que fuera el motivo de ello, billetes para sí y sus familiares y los sirvientes que vivieran en su compañía y a sus expensas; así como el transporte gratuito

por las líneas de la Compañía, del mobiliario y de los enseres. Estas ventajas alcanzaban también a los agentes que al ser nombrados suplementarios tuvieran que cambiar de residencia y a los que en esta situación o al pasar a plantilla, fueran trasladados.

Por lo que a bajas se refiere, Norte tenía establecido que aquellos empleados que quisieran causar baja en la Compañía, deberían hacer su dimisión por escrito, indicando los motivos; y que no podrían abandonar el servicio antes de que fuera aceptada su dimisión, pues en tal caso, además de ser considerados como separados de la empresa, tendrían que responder ante los Tribunales de los cargos que pudiera serles hechos. (31)

Los que abandonasen el servicio antes de ser admitida su dimisión y los que sin haberla presentado fueran considerados como dimisionarios por abandono del servicio o por no haberse presentado en el punto al que hubieran sido trasladados, sólo tendrían derecho al abono de sueldo de los días efectivos de servicio. A los que esperasen a recibir la aceptación de su dimisión, les sería abonado el sueldo del mes corriente. Los empleados cuyo licenciamiento o separación de la Compañía no fuese debida a falta de honradez o probidad, tenían derecho a percibir el sueldo íntegro del mes en que se produjera la baja y si ésta tenía lugar dentro de los últimos 8 días del mes, se les abonaba la mitad del sueldo del mes siguiente. (32)

Ningún empleado separado de la Compañía podía volver a ingresar en ella. Los licenciados y los que hubieran dimitido por enfermedad justificada, por ingresar en el Ejército, etc., sólo serían admitidos en el supuesto de que así hubiera sido acordado al licenciar-

les o al admitirles la dimisión. (33)

De los primeros tiempos -años sesenta- tenemos noticia de indemnizaciones o socorros concedidos por Norte a empleados que causan baja, ya sea por dimisión o por licenciamiento por no ser necesarios; pero no siempre se conceden (34); y en otros casos se hace constar que la concesión no puede servir de precedente. (35)

M.Z.A. también concede indemnizaciones por bajas de personal: Así, a principios de 1866, el Consejo aprobó la apertura de un crédito de 50.000 r. a que se elevaría, aproximadamente, el importe de la mensualidad que había de abonarse a los empleados de Movimiento que habían sido dados de baja a principio de año, por reducción de personal. (36)

Con efectos de 01-01-1869, esta Compañía acordó el cese de 13 agentes de Vía y Obras en las siguientes condiciones: A 2 de ellos -jefes de sección- se les indemniza con 2 mensualidades; a los asentadores se les ofrece ocupar plaza de capataz -con menor nivel y sueldo-; y a los 5 escribientes se les concede indemnización de 1 mes de sueldo, quedando a disposición, con derecho a cubrir las vacantes que ocurran en cualquiera de los servicios. (37)

En 1860, cuando falta la mano de obra, el Consejo de Administración determinó que en lo sucesivo se manifestase por los Servicios en qué se fundaban las dimisiones. (38) En cambio en 1865, con excedente de mano de obra por la crisis, el Consejo detecta crecido número de instancias de empleados dimisionarios que piden ser readmitidos, y toma el acuerdo de que, como norma general, los dimisionarios no podrán ingresar de nuevo en la Compañía, salvo casos especiales, y después de trans-

curridos 2 años desde su salida y siempre y cuando la dimisión hubiera sido motivada por razones poderosas de familia. (39)

Por otro lado, en octubre del 72, "en vista del crecido número de licenciados del ejército que pretende obtener colocación en el personal de guardafrenos" y considerando conveniente para la Compañía la admisión de este tipo de individuos, el Consejo modifica el art. 9º del reglamento de la Escuela de Guardafrenos y en él queda establecido que para cubrir las vacantes que puedan producirse, serán siempre de mejor condición que los demás aspirantes, los cesantes por reducción de personal en la Compañía. (40)

2.1.6. FUNCIONES Y CATEGORIAS

La explotación ferroviaria supone, básicamente, los siguientes servicios o actividades fundamentales:

- Conservación o mantenimiento de vía y de las demás obras e instalaciones.
- Disponibilidad del material rodante (locomotoras y vagones en sus variadísimas modalidades)
- Formación de los trenes y organización y control de su circulación.
- Conducción efectiva del tren.
- Relación comercial con los usuarios del ferrocarril o clientes, a los que se presta el servicio específico ferroviario de transporte de personas o de mercancías.

- Las actividades propias de cualquier empresa -sea comercial, industrial o de servicios- de organización, administración, contabilidad, etc.

Consecuentemente, la organización y estructura de las compañías ferroviarias será similar, aunque puedan utilizarse distintas denominaciones para los diferentes órganos y aparecer variaciones en cuanto a la asignación de tareas a unos u otros y a las líneas de relación entre ellos.

De forma genérica, encontramos los siguientes servicios o divisiones:

- Vía y Obras
- Talleres
- Movimiento o Explotación
- Material y Tracción
- Comercial o Tráfico
- Administración Central o Servicios Generales

No obstante la existencia de las funciones básicas que acabamos de indicar, comunes a todas las compañías ferroviarias, los organigramas de éstas podían ser muy diferentes entre sí, dentro de esas coordenadas o líneas generales señaladas, e incluso pueden presentar diferencias notables dentro de una misma compañía en diferentes tiempos y momentos. Por supuesto, a medida que algunas compañías, particularmente M.Z.A. y Norte, fueron creciendo, sus respectivos organigramas se hicieron más complejos al convenir establecer más subdivisiones o niveles.

Donde las diferencias pueden ser mayores es en el organigrama correspondiente a la Administración Cen-

tral o Servicios Generales, que suele abarcar, además de la Dirección General y su Secretaría, los servicios financieros, contables y de estadística; los servicios jurídicos; los sanitarios; a veces, almacenes...

En los otros grandes bloques de actividades o servicios, las combinaciones que podemos considerar más típicas o frecuentes, normalmente bajo la denominación de "Servicio", son:

Vía y Obras, que abarca un campo bastante preciso y suele estar delimitado de forma análoga en las distintas compañías. Cabe señalar, sí, que mientras las compañías simultanearon la explotación de las líneas en servicio con la construcción de otras nuevas, puede darse alguna confusión o interferencia, aunque no importante, entre personal de una y otra actividad.

Explotación. Puede presentar diferencias notables, según compañías y tiempos. Así, M.Z.A., en la plantilla de 1858, en el que llamó "Servicio General de la Explotación", incluía el Servicio de Movimiento y el Servicio de Comercial; para no mucho después separar ambos Servicios, a los que llamó "Movimiento" y "Explotación Comercial" (A éste, más adelante lo denominó "Servicio de Tráfico"). Norte, por su parte, en la plantilla de 1865, engloba en un gran Servicio General, que denomina "Material y Explotación", los de Material y Tracción, Movimiento y Comercial.

Tracción y Material, es el otro gran Servicio que aparece en la plantilla de 1858 de M.Z.A. y que, como acabamos de indicar, Norte lo da unido a Movimiento y Comercial.

Estos tres grandes Servicios Generales suelen tener al frente un Ingeniero Jefe y pueden depender directamente de la Dirección General, o bien pueden existir entre ésta y aquéllos unas unidades intermedias; como sucede, por ejemplo, en la organización establecida en M.Z.A. a partir de 01-03-71, en que se establecen entre la Secretaría General y los Servicios, la Sección Central de Administración y la Sección Central de Explotación. En línea descendente, estos Servicios van subdividiéndose en otras entidades menores, que recibirán distintas denominaciones, tales como Divisiones, Secciones, Depósitos... (Ver Apéndices 30 y 31).

Dada la gran variedad de funciones a realizar, son muy diversos los puestos de trabajo a cubrir, que pueden recibir, siendo iguales, denominación distinta, según compañías, pero que en muchos casos son designados de la misma manera.

Sin agotar, desde luego, todos los cargos o categorías de personal que cubren los distintos puestos de trabajo, vamos a reseñar los que consideramos más importantes por su número o por sus características:

En primer lugar, al frente de la Compañía, como gerente de la misma, bajo las directrices del Consejo de Administración -en ocasiones con un Comité por medio- está el Director General; con esta denominación u otra similar. En función de la importancia de la compañía, puede contar con uno o más Directores Adjuntos o Subdirectores.

Cada uno de los grandes Servicios está regido por el correspondiente Jefe del Servicio, que suele denominarse, también, Ingeniero Jefe. Los otros Servicios de nivel inferior, llámense así o Divisiones o con

cualquier otro nombre, estarán dirigidos por personal cualificado: ingenieros, muy frecuentemente; letrados en los servicios jurídicos; médicos en los sanitarios; etc. Los distintos jefes, cuentan, normalmente, con la colaboración de Subjefes, Agregados, etc. Entre los jefes de rango inferior o mandos intermedios, podemos citar: Jefes y Subjefes de Depósito; Jefes y Subjefes de Sección de Vía y Obras; Jefes de Oficina, de Sección y de Negociado, en oficinas; Jefes de Taller y Contra-maestres; Jefes de Estación...

Como grupos de personal comunes a distintos Servicios, hay que señalar en primer término a los administrativos, con bastantes niveles y denominaciones muy variadas: Oficial, Empleado, Escribiente, Auxiliar y, también, Delineantes, Dibujantes... En otras tareas, Ordenanza, Portero, Sereno, Mozo, Limpiador, Vigilante...

Fijándonos ya en cargos específicos de cada Servicio, cabe citar:

En Vía y Obras: Para el mantenimiento de la vía, Obreros, bajo el mando de Capataces. Para la vigilancia de la vía, Guardas y Guarda-vías, mandados por Cabos de Guardas o Capataces. Para la guarda de los pasos a nivel, Guardabarreras y Guardesas.

En Material y Tracción: Maquinistas y Fogoneros, que conducen la locomotora y colaboran en esta tarea, respectivamente. También Maquinistas Instructores -al menos en los primeros tiempos- y Jefes de Maquinistas.

En Movimiento o Explotación suele estar incluida una gama muy amplia de funciones, que dan lugar a cargos

muy variados; los cuales podemos agrupar en distintos bloques:

- Todo lo relacionado con la formación de los trenes, preparación del itinerario o vía libre y expedición de aquéllos; funciones en las que encontramos, Jefes de Estación, Subjefes de Estación, Vigilantes Jefes, Capataces de Maniobras, Guarda Agujas, Telegrafistas, Faroleros... (La categoría de Jefe de Estación, a quien muchas veces se le llama, simplemente, "el Jefe", abarca en realidad funciones muy variadas: mando del personal, organización de la circulación, tareas de tipo comercial...)
- Las relaciones con los usuarios del ferrocarril o clientes: Básicamente, facturación y entrega de mercancías y expendición de billetes; cometidos que corresponden a Factores y Recaudadores.
- Las tareas de mando o conducción del tren una vez salido de la estación; colaboración en la marcha del convoy mediante el frenado del material, cuando ello sea necesario; carga y descarga de mercancías, al paso por las estaciones, etc.; que son realizadas por Conductores, Guardafrenos y Mozos de Tren. Este grupo de personal suele denominarse, de forma genérica, "personal de trenes" y no siempre aparece englobado en "Movimiento" sino que puede aparecer como independiente o en Material y Tracción.
- También puede encontrarse dentro de Movimiento el Telégrafo, con las categorías de Celador y Vigilante, cuya misión, creemos, era mantener aquél en perfecto estado de funcionamiento; distinta, por tanto, de la transmisión telegráfica, tarea que realizaban los

telegrafistas y factores, cargos ya citados.

En el Servicio de Tráfico o Comercial, las funciones a realizar son básicamente de tipo administrativo y comercial con peculiaridades propias de la explotación ferroviaria; por lo que, aparte de los jefes y agentes especializados o responsables en determinados cometidos, como investigación tráfico, etc., encontramos abundante personal de oficina. Un grupo de personal que suele estar encuadrado dentro de este Servicio, aunque no siempre, es el de los Revisores de Billetes o Interventores en Ruta; denominaciones dadas, respectivamente, por M.Z.A. y Norte.

En cuanto al personal de talleres, llamado, también de forma genérica, "operarios" y que no era considerado propiamente ferroviario, era designado con el nombre del oficio o especialidad correspondiente: montador, ajustador, carpintero, albañil, etc.

Un hecho que hay que destacar es que en muchos cargos existían clases o niveles. Así, en la plantilla de 1858 de M.Z.A. aparecen maquinistas de 1ª, de 2ª y de 3ª clase; y lo mismo ocurre en la de 1865 de la Compañía del Norte, en que tanto maquinistas como fogoneros están clasificados en tres clases. Sucede lo mismo en otros cargos, con la particularidad, además, de que la clasificación en clases o categorías fue en aumento con el paso del tiempo; de modo que en el caso señalado de M.Z.A. con fogoneros de 1ª y de 2ª clase, luego los tuvo también de 3ª; y en el cargo de guardafreno, con clase única en la plantilla de 1858, a partir de 1861 los tuvo de 1ª y de 2ª (41) y más adelante, de hasta 4ª clase. En esta misma Compañía, ya en el año 68 hay una verdadera proliferación de clases; de tal manera que encon-

tramos telegrafista-factor -carga que en el principio no existía y que se ve es mixto- de hasta 6ª clase. Estas graduaciones suponían en muchos casos un menor nivel de los trabajadores; ya que empezaban por más abajo y tardaban más en llegar a un determinado sueldo. Otras veces, la clasificación se da en las dependencias, como depósitos de máquinas o estaciones, y esta clasificación da, de hecho, un mayor o menor rango a los jefes o titulares de las mismas. En el caso concreto de M.Z.A., ya desde los comienzos tuvo estaciones de 6 clases, con el consiguiente reflejo económico: Jefe de Estación de Madrid, 1ª clase, 16.000 r.; Jefe de Estación de Gineta, 6ª clase, 5.000 r. (42)

Queremos ahora hacer referencia a otro aspecto: La realización por los agentes, de funciones distintas de las propias de su cargo. De M.Z.A. tenemos ya alguna información al respecto desde los primeros tiempos; y así sabemos que en mayo de 1861 (43) el Consejo acordó que podían ser utilizados para la maniobra de los frenos en los trenes, los alumnos guardafrenos, los engrasadores y los empleados y mozos de las estaciones. Año y medio más tarde fue aprobado un proyecto de circular en el que se establecía que los empleados que iban en los trenes, incluso los revisores de billetes, estaban obligados a adquirir los conocimientos necesarios para recibir y transmitir partes telegráficos; los conductores habían de estar preparados, además, para facturar en grande y en pequeña velocidad y para establecer los documentos que se expedían en las estaciones, de modo que, en caso de necesidad, pudieran suplir a jefes de estación, telegrafistas y factores; y se determinaba, también, las condiciones que para reemplazar a conductores deberían reunir los guardafrenos y las que para sustituir a éstos deberían tener los mozos. (44)

Como se ve, en unos casos se trata de que un agente realice además de las funciones propias de su cargo, alguna otra no correspondiente al mismo; mientras que en otros, lo que se plantea es la prestación de servicios de categoría superior en reemplazo de otro agente. Estos reemplazos deberían, en principio, dar derecho a la percepción de los haberes correspondientes al trabajo realizado; pero no tenemos seguridad de que las compañías actuaran siempre en este sentido. Sabemos que la Circular nº 163, de Movimiento, de 24-07-1903, de la Compañía de M.Z.A., establecía las mejoras de sueldo para el personal de estaciones y de trenes que desempeñase cargo superior a su clase, en los siguientes términos:

- Mozos que reemplazasen a guarda-agujas o a mozos-guarda-agujas, sueldo de mozo-guarda-agujas.
- Mozos o similares que prestasen servicio de guardafrenos, sueldo de guardafreno de 4ª clase.
- Mozos que realizasen funciones de sub-capataz, sueldo de esta categoría.
- Lampistas que relevasen a vigilantes o a encargados, - el sueldo inmediato superior a su clase.
- Guardafrenos que prestasen servicio de conductores, - el sueldo inmediato superior al suyo.

En el Servicio de Tracción, el sobresueldo a percibir por los fogoneros que reemplazasen a categoría superior, estaba recogido en la circular de Tracción nº 1.324, de 18-06-1902. Además, desde antiguo estaba establecido que los operarios que prestasen servicio

de fogonero, cobrarían un jornal de 3 Pts.

En apéndice 32 se da detalle de reemplazos a categoría superior y del importe de los mismos, en la Red Antigua de esta Compañía, en el año 1915; así como el total de reemplazos y coste de los mismos, en los años 1916 y 1917, en cada una de las Redes.

2.1.7. ALGUNAS PARTICULARIDADES DE DETERMINADOS PUESTOS DE TRABAJO

Vamos a fijarnos ahora en algunas peculiaridades de ciertos cargos que implicaban una dificultad añadida a las que podrían considerarse generales o normales de cualquier puesto de trabajo. Señalamos aquéllas que aparecen como más notables o llamativas.

El personal de oficinas, que en principio y de modo general puede ser considerado como privilegiado -jornada de trabajo mucho más corta y un grado de consideración superior por la propia valoración social de la época, que considera el trabajo de algún modo intelectual, superior al manual- tenía en su contra, que había de mantener, a veces, un "status" social superior al de sus posibilidades económicas. De ahí el que muchos administrativos tuvieran, o trataran de tener, un segundo trabajo y de ahí, también, el que podamos leer en alguna revista que por no estar estos empleados debidamente remunerados, sus jefes han de pasar por el borchorno de encontrarlos haciendo de porteros y acomodadores en los teatros y que de seguir así les verán de vendedores de periódicos. (45)

Este mismo inconveniente de tener que mantener

una situación social por encima de la economía real, se da también en el llamado "personal superior de estaciones", que cuando éstas son de cierta importancia, han de acudir al trabajo con camisa de cuello blanco, planchado. (46) Los jefes de estación tenían, además, responsabilidades de tipo económico y sobre todo en relación con la seguridad en la circulación; de modo que siempre pesaba sobre ellos la amenaza de una equivocación, de un error, del que pudiera derivarse responsabilidad penal que les llevara incluso a la cárcel. Por otro lado, su situación ante el servicio era de plena disponibilidad pues, prácticamente, debían estar a disposición del mismo a cualquier hora del día o de la noche.

Dentro también de estaciones, la categoría de guarda agujas, de nivel bastante bajo, llevaba consigo una responsabilidad importante, por cuanto los errores en el servicio podían acarrear accidentes graves, con riesgo incluso para las personas; por lo que la amenaza de cárcel no quedaba fuera de lo posible.

El trabajo de los que con el tiempo serían denominados enganchadores (enganche de vagones) y que en los primeros tiempos debió ser hecho por mozos, al no estar prevista aquella categoría concreta; es trabajo que no requiere una especialización pero que sí exige un esfuerzo físico importante y que implica un apreciable grado de riesgo personal; seguramente uno de los más altos, si no el que más, dentro del f.c.

En Material y Tracción, la categoría de maquinista quizá podríamos decir que es la más característica o definitoria de este servicio. Podemos contemplar varios aspectos de la misma: Requiere, desde luego, unos

conocimientos específicos sólidos. Después, el trabajo es duro, en cuanto que además de la tensión de la atención permanente a las señales de la vía, en las locomotoras de vapor el maquinista está expuesto a las inclemencias del tiempo. Otro problema del maquinista es que su trabajo lo realiza desplazado de su residencia, a lo largo de la vía, en jornadas irregulares; y como consecuencia de ello el desarraigo familiar es mayor que en otros servicios. Aspecto importantísimo es el de la responsabilidad que entraña el desempeño de estas funciones, por el riesgo, como decíamos en el caso del jefe de estación, de accidentes con consecuencias graves. Aparte de la posibilidad de penas por hechos que pudieran ser considerados por la Justicia delictivos o culposos, el maquinista sufre también la imposición de castigos por parte de la empresa; ya sean de tipo económico -multas- ya de efectos negativos para su promoción profesional, por rebaje de categoría u otra sanción análoga. Frente a esta serie de inconvenientes, la categoría de maquinista estaba, relativamente, bien remunerada. (47)

El fogonero, que forma "pareja" con el maquinista, presenta como nota más destacable, la dureza del trabajo físico a realizar: Dentro de cada jornada ha de mover 6, 8, 10 toneladas de carbón y aún más, y ha de eliminar, además, las correspondientes escorias, trabajo aún más penoso. Estos trabajos ha de realizarlos soportando las altas temperaturas que se dan junto al fogón y la caldera, a la vez que sufre las inclemencias atmosféricas. El desempeño de este puesto de trabajo, así como el del maquinista, implicaba, también, un riesgo notable de daño para la vista. El desarraigo familiar es otro de los inconvenientes que acarreaba la realización de las funciones de fogonero.

Otro grupo de personal cuyo trabajo se realiza en el tren y por tanto alejado del domicilio familiar, incluso durante varias jornadas, es el de los guardafrenos. Estos agentes tienen que realizar su trabajo, que en sí mismo no es excesivamente duro, en condiciones penosas, puesto que van en una garita del vagón expuestos a todas las inclemencias del tiempo, a lo que habría que añadir que en los primeros tiempos, hasta que fueron instalándose asientos, iban de pie. (M.Z.A., y es de suponer que también lo hicieran otras compañías, facilitaba a este personal mantas y capotes o abrigos). Además del servicio de frenos, cuando faltan mozos han de realizar carga y descarga de bultos al paso por las estaciones.

El conductor, que lleva la responsabilidad del tren una vez salido éste de las agujas de la estación, tenía entre sus cometidos el control del horario de la marcha del tren. Por ello, la Compañía de M.Z.A. (posiblemente también lo harían otras), dotaba a estos agentes, como instrumento de trabajo, de reloj, el cual tenían que devolver a la Compañía al cesar en el servicio de la misma. Estos agentes viajaban en mejores condiciones materiales que los guardafrenos, puesto que en vez de en garitas iban en el furgón, pero sufrían como aquéllos el desarraigo familiar.

Los revisores de billetes o interventores en ruta, tenían asimismo el inconveniente de los continuos desplazamientos y consecuente alejamiento de la familia. Tenían, además, un cierto grado de riesgo físico, por el hecho de que el paso de un coche a otro lo hacían por el exterior de los mismos, a través del estribo de que estaban dotados; de modo que no fueron raros los accidentes, incluso mortales, por esta cau-

sa. (48)

Entre el personal inferior de Vía y Obras hay que apuntar varias dificultades: El trabajo de los obreros de la vía supone un importante esfuerzo físico, con manejo de herramientas pesadas como el pico, y además este trabajo se hace a la intemperie. La jornada es larga, de sol a sol, con interrupciones más o menos dilatadas según la época del año. A ello hay que añadir el desplazamiento diario al trabajo; desplazamiento que puede suponer tener que recorrer andando un buen número de kilómetros. Aun suponiendo que el cantón asignado a cada brigada de obreros tuviera una longitud de sólo 6 kms., conforme acordó el Consejo de Administración de M.Z.A. en junio de 1859, (49) y suponiendo, también, que el obrero viviese en el centro del cantón -lo cual no es fácil se diera- el desplazamiento hasta un extremo del cantón implicaba un recorrido de 6 kms. (3 de ida y 3 de regreso), longitud que aumentaba en función del punto en que el obrero tuviese su vivienda.

En cuanto a los guarda-vía, los de día además de recorrer todo el cantón al menos una vez dentro de cada jornada corrigiendo cualquier anomalía que encontraran, participaban en el trabajo de los obreros cuando no estaban realizando aquel cometido. Los de noche, debían permanecer en la línea desde la puesta del sol hasta su salida, recorriendo todo su cantón, para cumplir el reglamento de vigilancia de la vía. Iban armados con una carabina.

Los guardabarreras, en muchos casos mujeres de los guardas o de los obreros que vivían en las casillas inmediatas a los pasos a nivel, tenían servicio las 24 horas del día en aquellos pasos en que no había más que

un agente; y de sol a sol, si eran dos.

Como un aspecto más a considerar en relación con el trabajo ferroviario, he aquí algunos datos sobre accidentes personales en la explotación del f.c., según información oficial facilitada por la Dirección General de Obras Públicas:

AÑO	Kms. línea	MUERTOS			HERIDOS		
		Emplead Compañ. Gobier.	Viaje ros	Extra- ños	Emplead Compañ. Gobier.	Viaje ros	Extra- ños
1864	4.068	29	5	24	50	30	11
1865	4.600	43	5	24	64	39	12
1866	4.823	26	9	22	50	30	35
1891	10.064	43	20	85	217	110	92
1896	10.800	31	19	94	151	61	98 *

* Número de accidentes 54

* Viajeros que circularon 34.063,920

Los datos de los años 1864, 65 y 66 han sido tomados de "Memoria sobre el estado de los ferrocarriles en España. En 31-12-1866. Presentada al Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas". (En apéndice 33 puede verse el - detalle por compañías). Los de 1891 y 1896 se han sacado de los Anuarios de FF.CC. de 1894 y 1901, respectivamente, de E. de la Torre, que, a su vez, los toma de la estadística oficial publicada por la Dirección General de Obras Públicas.

Aunque creemos que en este campo no cabe sacar conclusiones de tipo estadístico, dado el carácter aleatorio de los siniestros, sí podemos descartar que en todos los casos reflejados es mucho mayor el número de muertos y de heridos en el grupo de empleados de ferrocarriles que en el de viajeros; y suponemos que entre esos empleados de ff.cc. muertos o heridos, la inmensa mayoría serían empleados de las Compañías.

En apéndice 34 puede verse la serie completa de viajeros muertos y heridos a lo largo de los años 1891 a 1907, ambos inclusive.

2.1.8. LAS PLANTILLAS

Conocemos la plantilla nominal y valorada aprobada por el Consejo de Administración de la Compañía M.Z.A. con efectos de 01-03-1858. (50) Esta plantilla comprendía un total de 772 plazas, de las cuales estaban aún vacantes 170; lo que puede ser explicado por el hecho de que la Compañía, que se encontraba en fase de expansión, estaba a punto de inaugurar la línea completa Madrid-Alicante, de 455 kms. de longitud. Hay que aclarar que en estas plantillas nominales se presupuestan determinadas cantidades para personal suplementario y a jornal; por lo que el número de personas trabajando en M.Z.A. es muy superior a esas 772 plazas figuradas. Un compendio de esta plantilla, de la que damos más detalles en Apéndices 35 a 39, es el que sigue:

- En Administración Central, donde se incluyen las Secretarías del Consejo y de la Dirección, el Servicio de Contabilidad General, Intervención y Estadística, el Servicio Médico y el Servicio de Almacenes, un

total de 98 plazas, de las que están cubiertas 61, y a las que habría que añadir el Director y el Consultor, que no figuran en plantilla.

- El Servicio General de la Explotación, que, además de la jefatura, inspectores y oficinas, comprende el personal de comercial, el del telégrafo, el de trenes y el de estaciones, tiene previstas 391 plazas; de las que están cubiertas 310. Se prevé en esta plantilla 505.155 reales para personal suplementario y jornalero, lo que podríamos traducir en otros 160 trabajadores más, si tomamos como jornal anual medio 3.150 r.
- El Servicio de Tracción y Material abarca el personal de conducción (llamado en la plantilla, Trenes) y el de talleres, además de la jefatura y las oficinas. Las plazas previstas son 212 y las cubiertas 175. También en esta plantilla se establecen algunas partidas para el personal jornalero, por un total de 59.495 r., que vamos a suponer alcanzasen para 20 trabajadores más.
- Finalmente, en Vía y Obras la plantilla es de 71 plazas, de las que se hallan cubiertas 56 y 20 son para Construcción. Ahora bien, el personal de plantilla -jefatura, administrativos, etc.- es minoría, ya que el mantenimiento y vigilancia de la vía y la guarda de los pasos a nivel absorbe un número muy alto de trabajadores. Teniendo en cuenta lo que con respecto a este personal aprobó el Consejo de Administración a mediados de 1859 (51) acerca del número de miembros de cada brigada y kilómetros de vía a atender por cada una de ellas, y dados los 455 kms. de longitud de la línea de Madrid a Alicante, resultarían cerca

de 500 trabajadores para mantenimiento y vigilancia de la vía; a los que habría que añadir los encargados de la guarda de los pasos a nivel, cuyo número es arriesgado dar, por falta de datos, pero que bien pudiera andar por los dos centenares.

Disponemos también de cuadros de personal de la Compañía del Norte del año 1865, cuando tenía en explotación una red de 752 kms. Estos cuadros, de los que damos información detallada en Apéndices 40 a 44, están valorados pero no son la plantilla nominal como en el caso de M.Z.A. y parece sufrieron todavía alguna variación, aunque no importante. El resumen de los mismos, es el siguiente:

Servicios Centrales	95 plazas
Material y Explotación	1.689 "
Vía y Obras	1.625 "

En el acta correspondiente a la sesión nº 222 del Consejo de Administración, de julio de 1865, aparece la siguiente recopilación:

S E R V I C I O		Nº DE EMPLEADOS	
		Total	Por Mm.
Dirección		83	1,15
Explotación	Servicio Central	215	17,53
	Estaciones	864	
	Trenes	184	
Material		315	4,37
Vía y Obras		1.619	22,52
TOTAL GENERAL		3.280	45,57

En M.Z.A., en 1858, añadiendo a la plantilla nominativa los jornaleros y suplementarios que hemos calculado para los Servicios de Explotación y de Vía y Obras -no así los de Tracción, que tampoco los considera Norte- y teniendo en cuenta los 455 kms. de su red, resultaría:

S E R V I C I O	Nº DE EMPLEADOS	
	Total	Por Mm.
Administración Central (Con Almacenes)	100	2,19
Explotación	550	12,08
Tracción y Material	212	4,66
Vía y Obras	750	16,48
TOTAL GENERAL	1.612	35,41

En relación con el mayor número de empleados por miriámetro en la Administración Central de M.Z.A., con respecto a Norte, hay que tener en cuenta que en aquella Compañía se incluye en este apartado al personal de Almacenes, que lo eleva mucho y que en Norte no aparece; y por lo que se refiere a la media de Material y Tracción, también más alta en M.Z.A. que en Norte, es una diferencia poco importante, con la particularidad de que en M.Z.A. van incluidos 35 engrasadores, cargo que no encontramos en Norte, que seguramente realizaría las tareas de este personal con peones, que sí tiene en sus depósitos y que no son tomados en cuenta para obtener el porcentaje. En definitiva, la comparación de estos dos cuadros nos lleva a la conclusión de que en Norte era más abundante el personal, al menos por

lo que se refiere al recogido en las plantillas; conclusión que viene a coincidir con la situación que muchos años después nos darán datos más precisos y que veremos en su momento. (El hecho de que medien 7 años entre las fechas a que corresponden los datos de una y otra compañía, entendemos no es significativo, teniendo en cuenta, además, que las fechas en que nos movemos, 1858 para M.Z.A. y 1865 para Norte, se corresponden con la inauguración de las líneas Madrid-Alicante y Madrid-Irún, respectivamente.)

Pasando ahora a hacer algunas comparaciones con determinados grupos de personal, de una y otra compañía, nos fijamos en primer lugar en el de estaciones:

NORTE. 80 estac. Año 1865	
Estación	Agentes
Madrid	102
Valladolid	82
Irún	47
Miranda	36
Avila	35
Medina	32
San Sebastián	29
Alar	29
Burgos	28
Venta de Baños	25

M.Z.A. 32 estac. Año 1858	
Estación	Agentes
Madrid	49
Alicante	39
Aranjuez	26
Almansa	23

Dado que Norte figuraba en sus cuadros de personal mozos y otros cargos que M.Z.A. atendía con jornaleros que no incluía en sus plantillas, las diferencias en la realidad no eran tan grandes como las que aparecen.

Una categoría -específicamente ferroviaria y con la misma denominación en las dos compañías- donde aparece muy clara la diferencia, es la de guarda-agujas, cuya situación era la siguiente:

NORTE. 80 estac. Año 1865	
Estación	Guardag.
Valladolid	14
Madrid	12
Avila	7
Alar	6
Medina	6
Miranda	6
El Escorial	5
Palencia	5
Irún	5
Villalba	4
Venta de Baños	4
Burgos	4

M.Z.A. 32 estac. Año 1858	
Estación	Guardag.
Aranjuez	7
Madrid	6
Almansa	5
Albacete	5
Alicante	4

Luego, Norte tiene en 28 estaciones 3 guarda-agujas y en las 40 restantes 2 o menos (4 estaciones con 1 y 3 sin ninguno); mientras que M.Z.A. tiene 2 estaciones con 3 guarda-agujas y las 25 restantes con 2; lo que da, en definitiva, que mientras M.Z.A. en el 78% de sus estaciones tiene solamente 2 guarda-agujas por estación, en Norte el 41% de las estaciones está dotado de 2 guarda-agujas y un 35% dispone de 3 agentes de este cargo.

Finalmente, en cuanto al personal de trenes, ésta es la situación:

	NORTE (Año 1865.Kms. 752)	M. Z. A. (Año 1858.Kms. 455)
Conductores	54	27
Guardafrenos	130	31
TOTALES	184	58

Es posible que la existencia de guardafrenos-alumnos modificara esta relación; pero aún así, la diferencia seguiría siendo notable.

Otra diferencia que queremos destacar, aunque ahora no es numérica, es que mientras en M.Z.A. hay en cada estación 1 o más telegrafistas, en Norte no aparece esta categoría más que en las estaciones importantes. A cambio, esta Compañía tiene en la mayor parte de sus estaciones 1 o más factores y M.Z.A. sólo cuenta con personal de esta clase en las 7 estaciones más importantes. Parece que con uno u otro nombre, un mismo agente podía realizar funciones de telégrafo y de factoría. De hecho, en M.Z.A. a partir de 1863, en los cuadros de movimiento de personal aparece la categoría de telegrafista-factor.

Del análisis de estas plantillas, hemos de saltar a la última década del siglo en el estudio del personal existente, por carecer de una buena información al respecto en los años intermedios. Es a partir de 1893, con la publicación del Anuario de FF.CC. de Enrique de la Torre, cuando disponemos de una información muy precisa sobre el particular, dado que cada año se facilita el número de empleados de cada compañía, con relación nominal desde el alto personal (miembros de los Consejos de Administración y de los Comités, Directores y primeros Jefes) hasta jefes de los niveles más bajos, como

Jefes de Estación de 4ª clase o Sobrestantes de Vía y Obras.

Según esta publicación, la situación de las Compañías, excluidas las más pequeñas, es la que se refleja en los cuadros siguientes:

A Ñ O 1897

COMPañIA	Kms.	Total agentes	Agentes por Km.
Norte	3.672	19.185	5,22
M. Z. A.	2.927	10.533	3,60
Tarragona-Barcelona-Francia	723	3.916	5,41
Andaluces	1.072	3.103	2,89
Madrid-Cáceres-Port. y O.E.	505	1.898	3,75
Medina a Zamora y Oren. a V.	295	947	3,21
Salamanca a la Fª Portugues.	204	494	2,42
Zafra a Huelva	180	730	4,05
Bobadilla a Algeciras	177	411	2,32
Lorca a Baza	166	472	2,84

A Ñ O 1907

COMPañIA	Kms.	Total agentes	Agentes por Km.
Norte	3.681	22.965	6,23
M.Z.A. (Unida ya con T.B.F.)	3.650	20.265	5,55
Andaluces	1.072	4.872	4,54
Madrid-Cáceres-Port. y O.E.	777	2.400	3,09
Medina a Zamora y Oren. a V.	299	1.050	3,51
Salamanca a la Fª Portugues.	204	530	2,60
Zafra a Huelva	180	967	5,37
Bobadilla a Algeciras	178	411	2,31
Lorca a Baza	168	606	3,60
Sur de España	357	1.067	2,99
Central de Aragón	297	710	2,39

A Ñ O 1912

COMPañIA	Kms.	Total agentes	Agentes por Km.
Norte	3.692	26.210	7,10
M. Z. A.	3.664	22.494	6,14
Andaluces	1.085	5.599	5,16
Madrid-Cáceres-Port. y O.E.	777	2.663	3,42
Medina-Zamora y Orense-Vigo	299	1.050	3,51
Salamanca a la Fª Portuguesa	204	537	2,63
Zafra a Huelva	180	949	5,27
Bobadilla a Algeciras	178	411	2,31
Lorca a Baza	168	826	4,91
Sur de España	357	1.215	3,40
Central de Aragón	297	710	2,39

A Ñ O 1917

COMPañIA	Kms.	Total agentes	Agentes por Km.
Norte	3.692	30.983	8,39
M. Z. A.	3.664	24.172	6,59
Andaluces	1.261	7.149	5,67
Madrid-Cáceres-Port. y O.E.	777	2.872	3,69
Medina-Zamora y Orense-Vigo	299	1.050	3,51
Salamanca a la Fª Portuguesa	204	552	2,70
Zafra a Huelva	180	861	4,78
Lorca a Baza	168	705	4,19
Sur de España	385	1.749	4,54
Central de Aragón	299	806	2,69

La media de agentes por kilómetro, en las distintas compañías, en las fechas indicadas, es:

COMPañIA	AÑO 1897	AÑO 1907	AÑO 1912	AÑO 1917
Norte	5,22	6,23	7,10	8,39
M. Z. A.	3,60	5,55	6,14	6,59
Andaluces	2,89	4,54	5,16	5,67
Madrid-Cácer.-Port. y O.E.	3,75	3,09	3,42	3,69
Medina-Zamora y Orense-Vig.	3,21	3,51	3,51	3,51
Salamanca a la Fª Portugue.	2,42	2,60	2,63	2,70
Zafra a Huelva	4,05	5,37	5,27	4,78
Bobadilla a Algeciras	2,32	2,31	2,31	--
Lorca a Baza	2,80	3,60	4,91	4,19
Sur de España	--	2,99	3,40	4,54
Central de Aragón	--	2,39	2,39	2,69

El examen de este cuadro, nos lleva enseguida a algunas conclusiones: Había una gran diferencia entre las compañías respecto al número medio de agentes por kilómetro; tanta, que en algún caso la relación es de 1 a 3. En general, esta media es más alta en las compañías más grandes; y, por otro lado, va creciendo, lo cual es lógico teniendo en cuenta que el tráfico iba en aumento.

Este aumento de la media de agente por kilómetro podría hacernos pensar en una menor carga de trabajo por agente; pero, como acabamos de indicar, el tráfico fue creciendo y consecuentemente, sin variación de kilómetros de red, el trabajo era mayor.

Vemos, por ello, en el cuadro que sigue, el producto bruto por kilómetro, en distintas compañías, en

algunos años del período que estamos analizando:

COMPAÑIA	A Ñ O S					
	1894	1913	1914	1915	1916	1917
	ptas.	ptas.	ptas.	ptas.	ptas.	ptas.
Norte	24.768	42.052	39.765	41.859	46.860	48.931
M. Z. A.	19.473	36.571	34.993	36.753	41.301	45.800
Andaluces	15.798	23.573	23.364	24.690	28.388	28.322
M.C.P. y O.E.	7.092	13.521	12.959	13.878	14.644	16.527
M.Z. y O.V.	9.208	17.113	15.608	15.322	16.041	17.978
Salamanca F ^a P.	--	7.008	5.980	5.827	6.271	6.640
Zafra a Huelva	14.936	24.410	19.560	14.518	19.064	18.937
Sur de España	--	18.569	13.128	13.465	15.063	18.299
Central Aragón	--	14.934	16.170	15.281	17.200	22.736

Se da, pues, un aumento considerable entre 1894 y 1913 (Es un largo período de 20 años). En 1914, comienzo de la Guerra Europea, se produce un pequeño descenso, y desde 1915 cada año es mayor el producto bruto kilométrico.

Observamos, también que, en términos generales, este producto es mayor en las Compañías más grandes; con la particularidad de que el de Norte es superior al de M.Z.A. aun cuando las redes son similares; y de

que la pequeña Compañía de Zafra a Huelva presenta un producto kilométrico bruto bastante alto.

Si ahora extraemos el producto bruto por kilómetro y agente, veremos que las diferencias entre compañías se acortan:

COMPAÑIA	A Ñ O S			
	1913	1914	1915	1916
	ptas.	ptas.	ptas.	ptas.
Norte	5.800	5.164	5.206	5.585
M. Z. A.	5.346	5.383	5.585	6.267
Andaluces	3.759	4.310	4.563	5.006
M.C.P. y O.E.	3.735	3.579	3.812	3.968
Medina-Zamora y Orense-V.	4.875	4.446	4.365	4.570
Salamanca a la F ^a Portug.	2.645	2.265	2.207	2.323
Zafra a Huelva	4.631	3.711	3.037	3.988
Sur de España	5.894	4.167	4.274	3.317
Central de Aragón	6.196	5.988	5.659	6.394

Como se ve, la aproximación de valores del producto bruto por kilómetro y agente entre las dos grandes compañías -Norte y M.Z.A.- en estos últimos años es tal, que llegan a cruzarse: En el año 13 el producto por kilómetro y agente es superior en Norte; mientras que al año siguiente es más elevado el de M.Z.A.

Llama la atención también el caso de la Compañía del F.C. Central de Aragón, que con una red muy pequeña -299 kms.- y muy pocos agentes, presenta un producto bruto por km. y agente muy alto, superior al de

las grandes Compañías; lo que nos lleva a sospechar que el personal de aquélla pudiera soportar una mayor carga de trabajo que el de las otras compañías ferroviarias; ya que, de entrada, un mayor producto bruto por km. y agente supone más trabajo por agente; afirmación que no puede ser hecha, sin embargo, con carácter absoluto, al intervenir otros muchos factores, como organización, mejor aprovechamiento del personal en las compañías grandes, etc.

En este sentido y fijándonos ahora exclusivamente en las dos principales Compañías, nos parece que, en general, las condiciones de trabajo del personal de Norte eran mejores que las del de M.Z.A., aun cuando el producto bruto por agente y kilómetro fuera semejante, al tener aquélla mayor número de agentes por kilómetro.

Para concluir, vamos a ver algunos otros datos de estas dos Compañías:

Norte tiene, en los años que se cita y según los correspondientes Anuarios de FF.CC., los siguientes agentes:

AÑO	AGENTES
1895	19.185
1896	19.185
1897	19.185
1898	19.185
1899	19.185

AÑO	AGENTES
1900	23.132
1901	23.132
1902	23.132
1903	23.132
1905	22.965

AÑO	AGENTES
1906	22.965
1907	22.965
1910	26.124
1911	26.210
1912	26.225

AÑO	AGENTES
1913	26.792
1914	28.450
1915	29.719
1916	30.983

En estos 20 años se ha producido un aumento de personal de un 61%, mientras que la red apenas ha variado. (De 3.656 kms. a 3.692).

Sí se da, en cambio, un importante crecimiento en el tráfico, como se prueba con los datos que siguen, sacados de las correspondientes Memorias de la Compañía:

VIAJEROS Y TONELADAS TRANSPORTADOS A 1 KM.

EJERCICIO	VIAJEROS	TONELADAS
1895	496.638.839	609.648.695
1896	498.670.450	642.874.270
1900	553.327.788	919.313.665
1901	568.165.895	922.735.467
1911	783.043.614	---
1913	886.628.613	---
1914	867.613.869	1.228.479.934
1915	862.091.739	1.402.346.908
1916	936.528.681	---
1917	938.655.115	1.532.713.828

INGRESOS BRUTOS

EJERCIC.	PTAS.	EJERCIC.	PTAS.
1894	85.763.217	1911	138.050.558
1895	82.668.004	1912	150.867.798
1896	88.552.689	1914	146.613.947
1900	108.248.416	1915	154.309.816
1901	109.737.207	1917	180.319.650

Se da, pues, un crecimiento constante en el tráfico, con algún pequeño bache, como el de 1914, comienzo de la Guerra; y un crecimiento en la plantilla del personal. (El hecho de que durante varios años consecutivos, 1895 - 1899, por ejemplo, aparezca el mismo número de agentes, nos induce a pensar que el dato que se facilita corresponde a la plantilla prevista y no a la existencia real de agentes; lo que motiva que en el paso de 1899 a 1900, se produzca un salto de casi 4.000 agentes, equivalente al 20%.

En definitiva, el aumento de personal responde al crecimiento del tráfico, pero no exclusivamente a ello, tal como se hace constar en las Memorias. Así en la correspondiente al ejercicio de 1913 se dice que se ha producido elevación de los gastos de personal "debido por una parte al aumento de su efectivo, requerido por el tráfico y la mejora de las condiciones de trabajo y por otra parte al aumento de sus remuneraciones por varios conceptos". (52)

Antes de pasar a ocuparnos de M.Z.A., hemos de indicar que en la Historia de la Compañía del Norte de J. Marquina (último Director de esta Compañía y primero

de Renfe), en los cuadros 38 y 39 se dan unos datos sobre personal, a partir de 1906, que no coinciden con los que manejamos en nuestro trabajo, tomados, como ya se ha indicado, de los Anuarios de FF.CC. de E. de la Torre. La existencia que da Marquina es inferior a la que reflejan los Anuarios y creemos pueda deberse a que aquél no recogiera algún tipo de personal, como suplementarios. (En Apéndices 45 y 46 facilitamos la información de Marquina).

En cuanto a la Compañía de M.Z.A., la evolución es como sigue:

AÑO	KMS.	TOTAL AGENTES	AGENTES POR KM.
1893	2.672	10.257	3,83
1895	2.927	10.520	3,59
1898	2.927	10.984	3,75
* 1899	3.650	14.232	3,89
1900	3.650	15.730	4,31
1903	3.650	18.543	5,08
1907	3.650	21.107	5,78
1910	3.664	22.325	6,09
1912	3.664	23.710	6,47
1913	3.664	25.093	6,84
1914	3.664	23.822	6,50
1915	3.664	24.120	6,58
1916	3.664	24.172	6,59

(53)

* Aumento de la red y del número de agentes por fusión de M.Z.A. con T.B.F.

Recogemos en el cuadro que sigue los ingresos brutos y los kilómetros recorridos, como demostración del aumento de tráfico:

EJERCICIO	PRODUCTO BRUTO	KMS. RECORRIDO
1893	52.349.988	8.779.660
1895	53.900.910	9.565.425
1898	65.662.686	10.445.224
* 1899	90.580.451	14.090.706
1900	93.491.089	14.905.923
1903	103.275.800	17.399.648
1907	111.947.046	19.213.607
1910	116.963.689	20.284.191
1912	132.463.226	21.621.490
1913	135.944.179	22.475.326
1914	129.712.970	21.919.729
1915	135.627.788	21.556.976
1916	152.845.316	22.819.792
1917	167.767.201	23.088.351

(54)

* Por fusión con la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia, la red pasa de 2.927 kms. a 3.650

Comprobamos, pues, que se da una situación similar a la de la Compañía del Norte, de aumento constante de tráfico, con el bache de la Guerra del 14; con una red prácticamente fija, salvo en el caso señalado de anexión de T.B.F. en 1899.

2.2. JORNADA, DESCANSOS Y LICENCIAS

2.2.1. LA JORNADA DE TRABAJO, LOS DESCANSOS Y LA R.O. DE OBRAS PUBLICAS DE 31-07-1903

Por una Real Orden del Ministerio de Obras Públicas de 31-07-1903, se dispuso que la Dirección General de O.P. procediera a un detenido y completo estudio de la organización y demás cuestiones relativas al personal de ferrocarriles que tenía a su cargo los servicios relacionados con la seguridad de la explotación, comprobando si dicho personal reunía las condiciones de capacidad y aptitud y si dado el número de horas que cada empleado, agente u obrero tenía que dedicar a las diferentes funciones que constituían la totalidad de su servicio, podía estimarse que disfrutaba del descanso indispensable para el buen desempeño de su cargo.

En cumplimiento de la citada R.O., la Dirección General de O.P. redactó unas bases para la organización del trabajo en los servicios ferroviarios relacionados con la seguridad en la explotación, y las envió a las compañías ferroviarias, a través de las Divisiones Técnicas de FF.CC., a fin de que en un plazo de 15 días formularan las observaciones a las mismas que estimasen oportunas. Estas bases comprendían, entre otros, los siguientes puntos:

Personal de VIA Y OBRAS.-

- Conservación.- La longitud del trozo encomendado a cada brigada no excedería de 10 kms.- La duración del trabajo no sobrepasaría 10 horas al día.- Si por causas extraordinarias, el personal trabajaba de noche, se le daría un descanso extraordinario de la misma dura-

ción que el trabajo nocturno.

- Vigilancia de la vía.- El recorrido de cada vigilante no excedería de 15 kms.- El servicio nocturno no excedería de $8\frac{1}{2}$ horas.- En todo caso, en las 24 horas del día tendrían un descanso de 10 horas continuadas.

- Guardería de pasos a nivel.- Los agentes tendrían un descanso mínimo de 10 horas diarias; 7 de ellas seguidas.

Personal de TRACCION.-

- Maquinistas y fogoneros podrían trabajar sobre la máquina, 8 horas diarias en trenes de viajeros, y 10 en trenes de mercancías.- Tendrían un descanso mínimo de 12 horas seguidas.- En servicio de maniobras, tendrían cada 24 horas 10 de descanso; de ellas 7 seguidas.

Personal de MOVIMIENTO.-

- Como regla general, los jefes de estación, telegrafistas, capataces de maniobras y guarda-agujas, disfrutarían de un descanso diario de 10 horas; 7 de ellas, seguidas.- En estaciones de gran movimiento, tendrían 12 horas de trabajo y 12 de descanso.

- Los factores, trabajarían solamente las horas señaladas para el despacho en la R.O. de 10-01-1863. (55)

- En las estaciones de poco tráfico podrían acumularse varias funciones en un mismo agente, siempre que fueran compatibles y su desempeño les permitiera el descanso señalado como regla general.

- Salvo casos muy excepcionales, en las estaciones de cabeza y en las de empalme, los jefes no tendrían a su cargo el telégrafo ni la expendición de billetes.

Personal de TRENES.-

- Los conductores y los guardafrenos acompañarían el tren en todo su recorrido cuando en éste se invirtieran - menos de 16 horas, pero se harían los turnos de manera que a continuación tuvieran un descanso de igual duración y que el término medio del descanso no fuera menor de 12 horas diarias. Cuando el tren invirtiera 16 horas o más, se arreglarían los turnos de manera que el conductor y los guardafrenos tuvieran una jornada media que no excediera de 12 horas diarias.

- Los guardafrenos no tendrían en ruta otro cometido que el propio del cargo.

No obstante lo indicado anteriormente con carácter general, en circunstancias bien justificadas podría admitirse aumentos de jornada, pero con la debida compensación, ya fuera en descanso extraordinario, ya mediante plus en el sueldo.- Si el exceso de trabajo fuera superior a 1/5 del trabajo normal, no se consentiría más de una vez por semana.

Todo el personal al que se referían las Bases, tendría cada 15 días, 1 completo de descanso.

Esto es lo que la Administración proponía; pero ¿cuál era la situación y cómo reaccionaron las compañías?

En este campo tenemos que comenzar por decir que no siempre existió una normativa precisa sobre el particular, y que todavía en 1912 la propia Compañía del Norte carecía de una reglamentación que determinase las horas de trabajo y de descanso de su personal. Según manifestación de la propia Compañía, tenía establecido

en cada caso el régimen más adecuado, inspirándose en dar el descanso diario y el periódico que la costumbre tenía establecido en oficios análogos. (56)

Como ejemplo de reglamentación -un tanto rudimentaria- podemos citar las "Instrucciones para los guarda-vía de día y de noche y para los obreros de la vía", de M.Z.A., editadas ya en 1860; las cuales establecían, en materia de jornada y de descanso, las siguientes reglas:

- El personal de conservación de la vía -capataces y obreros- tenía que estar en el punto de trabajo a la salida del sol y no podía retirarse hasta la puesta del mismo. Las horas de descanso dentro de la jornada, variaban según la época del año; pues en los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre, tenían $\frac{1}{2}$ hora para almorzar y 1 hora para comer; en marzo, abril, septiembre y octubre, además de los descansos anteriores, $\frac{1}{2}$ hora para merendar; y en los cuatro meses restantes, $\frac{1}{2}$ hora para almorzar, 2 horas para comer y $\frac{1}{2}$ hora para merendar.- Además, en caso de accidente o de trabajos urgentes, los obreros estaban obligados a trabajar también de noche.- Este personal descansaba en domingos alternos, a menos que "necesidades imperiosas del servicio" o un accidente exigiesen su presencia en la vía, en cuyo caso debían cumplir las órdenes que se les diese, sin derecho a ningún aumento de sueldo.
- La jornada de los guarda-vía de noche y de los cabos de guardas, se extendía desde la puesta del sol hasta su salida.
- El personal encargado de la guarda de los pasos a ni-

vel tenía jornada continuada -las 24 horas del día- o bien de sol a sol, según el paso a nivel dispudiese de 1 o de 2 agentes.

Esta situación se mantuvo prácticamente invariable durante muchos años; puesto que la Circular nº 20, de 23-04-1896, de la Red Catalana, establecía jornadas no muy distintas, si bien fijadas en términos horarios y no "de sol a sol", con algo más de tiempo de descanso; que daban, en definitiva, jornada de trabajo efectivo de 9 horas en enero, febrero, noviembre y diciembre y de 10 horas en los otros 8 meses; pero con un tiempo de presencia de $10\frac{1}{2}$, $12\frac{1}{2}$ y 14 horas, según la época del año (Ver detalle en Apéndice 47).- A los que no asistieran al trabajo a las horas fijadas, se les descontaría una parte del jornal, que podía ser de $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ ó $\frac{3}{4}$, según que el tiempo de ausencia no excediese, respectivamente, de $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ y $\frac{3}{4}$ de la duración total del trabajo efectivo diario.- La circular seguía manteniendo la obligación del personal de conservación de acudir al trabajo por la noche o en día de descanso, cuando fuera preciso para asegurar la circulación de los trenes; si bien establecía que el trabajo efectuado por la noche, computado por cuartos de jornal, se abonaría íntegro, cualquiera que fuera el número de horas de trabajo efectivo, a razón de los precios ordinarios de salario aumentados en un 50%; y, además, el capataz podría proponer gratificaciones a favor de los empleados que por su celo e inteligencia se hubieran distinguido notablemente en el trabajo.- Cuando la brigada hubiese trabajado por la noche y el día anterior, descansaría el día siguiente, "sin abono de jornal".- Establecía también esta circular, que en caso de trabajos urgentes para la conservación de la vía o restablecimiento de la circulación, los capataces podían disminuir las horas

de descanso, pero el tiempo dedicado a la comida propiamente dicha, en ningún caso podría ser inferior a la mitad del fijado en la norma.- Por otro lado, la circular autorizaba a los Jefes de Sección para proponer a la Jefatura concesiones en favor del personal de brigadas de distritos en que reinase el paludismo u otra enfermedad endémica, y también cuando hubieran de trabajar mucho tiempo en lugares indiscutiblemente malsanos.

El personal de los talleres de Vía y Obras -herreros, carpinteros, etc.- tenía una jornada semejante al de conservación de la vía, cuando trabajaba en el taller; y la misma que los de conservación, cuando prestaba servicio en la vía.

Por lo que al personal de conducción se refiere, sabemos que en M.Z.A., cuando este personal planteó huelga en 1872, se llegó al acuerdo de que se haría el servicio con arreglo a un cuadro estudiado de manera que los agentes tuvieran mayor descanso y que se procuraría que el recorrido no excediera del gráfico. (57) Además la Compañía admitió en estas mismas negociaciones que los Jefes de Depósito podrían conceder 1 día de permiso por mes, siempre que el servicio lo permitiese. Se habla, pues, de mayor descanso, pero sin concretar nada ni poner siquiera unos topes máximos de jornada, y se prevé la "posibilidad" de 1 día de descanso al mes.

La situación en otras compañías no debía ser mejor; pues en Norte, hacia 1912, el personal de conservación de la vía y los operarios de talleres de Vía y Obras tenían jornada de 10 horas, y el personal de vigilancia, 12 horas. Y en cuanto a descansos, los operarios de los talleres descansaban domingos y festivos,

sin percepción de jornal; los agentes de conservación tenían descanso quincenal, con abono de jornal pero con la obligación de no ausentarse de su trozo de vía; y el personal de vigilancia no descansaba. (58)

Sobre jornada de maquinistas y fogoneros, puede verse diversos gráficos en Apéndice 48.

Recibidas por las compañías las bases elaboradas por la Dirección General de O.P., las mismas fueron estudiadas conjuntamente por las principales compañías, que tuvieron una 1ª reunión al respecto el 05-09-1903, (59) seguida de otra el día 15 del mismo mes. Los representantes de estas compañías tomaron entre otros, los siguientes acuerdos:

Vía y Obras.- Trozo máximo de cada brigada, 10 kms.- Jornada, de sol a sol, con descansos para las comidas de 1 a 3 horas, según la estación.- Descanso, cada 15 días, 1, como término medio, si el servicio lo permitía.- Vigilancia de noche, de puesta del sol a la salida.

Maquinistas y fogoneros.- El trabajo normal no excedería de 12 horas por término medio; de ellas, 10 en conducción de trenes y maniobras.- Los períodos sin servicio de más de 1 hora, serían considerados como descanso para el cálculo del trabajo medio.- El tiempo de reserva se contaría mitad como descanso y mitad como trabajo, y, por tanto, después de 24 horas de reserva podía hacerse otro servicio.

Personal de Trenes.- El término medio diario de servicio, calculado en períodos de 1 mes, sería de 10 horas. Tiempo medio de presencia, 12 horas. Tiempo medio

de descanso, 12 horas.

En su sesión de 25-09-1903, acta nº 15, el Consejo de Administración de M.Z.A. aprobó el proyecto de contestación acordado; y con fecha 29-09-1903, el Director de la Compañía, Süß, contestó al Director General de O.P., con un extenso escrito de 27 folios.

En los informes internos de esta Compañía previos a la contestación a la Dirección General de O.P., se detallan distintas situaciones, según grupos de personal. Así, en la Red Catalana, donde para una extensión de 718,622 kms. existen 111 brigadas de conservación -lo que da una longitud media de 6,5 kms.- y en que la longitud máxima asignada a una brigada es de 8 kms., la jornada de trabajo efectivo de este personal es de 9 horas diarias en los 4 meses de invierno y de 10 horas en los 8 meses restantes; pero ciertas brigadas, como la del túnel de Argentera, tiene 1 hora menos de jornada. Los guardas de pasos a nivel disfrutan de descansos variables, según el horario de los trenes. Los guardavía no disfrutan descanso los días festivos, pero, en cambio, tienen derecho a una licencia anual de 8 días, con sueldo.- Las normas de la Compañía, se dice, tienen un carácter esencialmente práctico y humanitario, ya que la jornada de trabajo efectivo de los obreros, que tienen una labor fatigosa, es menor que la señalada en las Bases, mientras que por lo que se refiere al personal de vigilancia, cuya tarea exige un esfuerzo corporal insignificante, pues se limita a la simple observación del estado de la vía o del paso de los trenes, se estima perfectamente racional que, en casos especiales, se reduzca el descanso diario a 8 horas -6 de ellas seguidas- y se aumenta a 12 horas la duración del servicio de vigilancia nocturna.- En relación con el personal

de trenes -conductores y guardafrenos- entienden no es posible aceptar lo previsto en las Bases, dado que en algunos casos, como sucedía en trenes Madrid-Barcelona, tenían que prestar servicio más de 16 horas, al tener que acompañar el tren durante todo su recorrido; pues en caso contrario tendrían que hacer entrega formal de equipajes al relevo y emplearían más tiempo del previsto en la parada.- Tampoco se consideraba aceptable la regla fija de descanso de 1 día tras 14 de servicio, sino que podría fijarse por cada período de 15 a 30 días.

En estos informes se hace, incluso, referencia a la situación de Francia: Allí, donde el movimiento ferroviario es mucho mayor y el Gobierno tiene asegurado a las compañías el interés de su capital, un decreto de 10-10-1901 prescribe que la duración del trabajo efectivo de los agentes de Vía y Obras no puede exceder de 12 horas diarias y establece un día o dos medios días de descanso por cada mes de trabajo; mientras que en las Bases que se proponen se fija para este personal un tope de jornada de 10 horas y 1 día de descanso cada 15 de trabajo. En Francia, donde el tráfico es mucho más intenso, donde la velocidad de los trenes es mayor y donde a causa de tener establecida la doble vía, la atención y el trabajo del personal de trenes deben ser más vivos y constantes, por un decreto de 04-11-1899 se fija para dichos agentes en 10 horas, únicamente, el descanso medio diario, mientras que en España se pretende 12 horas de descanso. Y, asimismo, por un decreto de 23-11-1899, el Gobierno francés prescribe para el personal de estaciones 1 día o dos medios días de descanso al mes, y en España se quiere 1 día por cada 15 de trabajo. (60)

En el escrito citado, de 29 de septiembre de 1903, del Director de M.Z.A. al Director General de O.P., se hace referencia a que la Compañía, después de asegurar el sustento a muchos millares de familias, ha contribuído en el año anterior con un ingreso total para el Tesoro, por los diversos conceptos de tributación, de 14,5 millones de pesetas, que se elevan a más de 20 millones al añadir las economías obtenidas por el Estado; cifra que representa para el mismo un beneficio de 5.511 ₧ por Km. y de 40 ₧ por cada acción del capital social; mientras que el dividendo repartido a los accionistas en el mismo año -aun habiendo sido éste excepcional- había sido de 12 ₧ por acción; por lo que el Estado había participado en los beneficios en más del 300% con relación a los accionistas.

Luego se analiza en el escrito, de forma detallada, los distintos casos o situaciones y hace la Compañía la valoración de los gastos que a la misma supondría la implantación de las Bases preparadas para Obras Públicas; de lo cual nos ocupamos a continuación:

VIA Y OBRAS

Tratando del personal de este Servicio, se dice, por ejemplo, al ocuparse de la guardería de pasos a nivel, que, salvo casos excepcionales, lo hace una mujer de la familia de un capataz o de un obrero de la vía; que aunque la retribución es pequeña, es un suplemento no despreciable del ingreso de la familia del obrero que habita la casilla; que supone poco trabajo, etc.; y que "las casillas con guardería son muy solicitadas por los agentes de la vía que cuentan en su familia con una mujer que pueda desempeñar las funciones de guarda-

barrera".

El aumento de gasto en este Servicio que supondría la aplicación estricta de las Bases, era:

Gastos de primer establecimiento:

Construcción de 1.000 casillas	2.500.000 ₧
--------------------------------	-------------

Gastos anuales:

	AGENTES	GASTO ANUAL
Conservación	66	95.000 ₧
Vigilancia	318	170.000 ₧
Guarda pasos a nivel	1.500	760.000 ₧
Descanso quincenal guardas	320	180.000 ₧
TOTALES	2.204	1.205.000 ₧
Intereses y amortización de 2,5 millones		150.000 ₧
TOTAL AUMENTO GASTO ANUAL		1.355.000 ₧

TRACCION

Los maquinistas y fogoneros prefieren tener la misma máquina, realizando lo que comunmente se llama el turno completo de servicio. La aplicación de las Bases en este Servicio, exigiría instalar 5 nuevas Reservas y adquirir, por lo menos, 40 locomotoras y nombrar el personal correspondiente.

Gastos de primer establecimiento:

5 Reservas	1.250.000 ₡
40 Locomotoras	6.000.000 ₡
T O T A L	7.250.000 ₡

Gastos anuales:

	AGENTES	GASTO ANUAL
Personal de Conducción	150	661.000 ₡
Personal de Reservas	55	100.000 ₡
TOTALES	205	761.000 ₡
Intereses y amortización de 7.250.000 ₡		450.000 ₡
TOTAL AUMENTO GASTO ANUAL		1.211.000 ₡

MOVIMIENTO

La Compañía ha procurado, a medida que aumentaba el tráfico, ir dotando a sus estaciones de mayor número de agentes, a fin de permitir descanso de 10 horas, 7 de ellas seguidas. Sin embargo, quedan algunas estaciones de escasa importancia, tanto para el servicio de viajeros y de mercancías como por el reducido número de trenes, que no exigen doble dotación de personal y en las que el descanso, a pesar de no ser de 7 horas seguidas, excede en mucho el de las 10 horas diarias.

Aumento de gasto por aplicación de las Bases:

Gastos de primer establecimiento:

Construcción de 576 viviendas	1.430.000 ₡
-------------------------------	-------------

Gastos anuales:

	AGENTES	GASTO ANUAL
Personal de Estaciones	588	676.000 ₡
Personal de Trenes	209	321.000 ₡
TOTALES	797	1.197.000 ₡
Intereses y amortización de 1.430.000 ₡		85.800 ₡
TOTAL AUMENTO GASTO ANUAL		1.282.800 ₡

No sabemos, en definitiva, cuáles fueron los efectos prácticos de estas Bases; que, desde que fueron conocidas, hicieron sospechar supondrían para las compañías en caso de ser implantadas, un gasto muy importante. Así, por ejemplo, la Gaceta de los Caminos de Hierro dice que es indudablemente pausable la iniciativa del Ministerio de O.P., que "obedece a las tendencias marcadamente socialistas que hoy dominan; pero que hay en el problema planteado una parte de imposible solución", por la crisis que desde hace largo tiempo atraviesan los ferrocarriles, que no puede exigirse a las compañías aumento de personal, porque supone aumento de gasto y "conocidas son las abrumadoras cargas que viene soportando la industria ferroviaria por la antigua y persistente elevación de los cambios", que no sola--

mente priva de legítima remuneración a los capitales empleados en ff.cc., "sino que en muchos casos hasta compromete su existencia"; y aboga porque se reduzca la enorme cuantía de los impuestos que gravan los transportes y entonces se podrá exigir. (61) (Apend. 49 a 51)

De hecho, años más tarde seguimos encontrando una situación no muy diferente de la existente antes de la elaboración de las Bases. Así, de la información facilitada por Norte a M.Z.A. con motivo de la huelga de 1912 de la Red Catalana de esta última Compañía, se desprende que el personal de estaciones de aquélla -jefes, factores, capataces, mozos, etc.- tenía jornada de 10 horas en las estaciones de mayor categoría -que eran muy pocas-, de 12 horas en las estaciones de 4ª y en los apeaderos, y de 11 horas en las restantes estaciones, que eran la mayoría. De maquinistas y fogoneros se dice que su jornada es muy variable, pues va desde 13 horas 28 minutos, sin contar salida del depósito (mercancías Madrid-Avila) a otros servicios de 4 hs. 30 m.- Los interventores en ruta, también con jornadas muy variables, según los horarios de los trenes, tenían una jornada media de 12 horas. (Por estas fechas, Norte aumentó el número de estos agentes, para que la media de jornada fuese de $11\frac{1}{2}$ horas). Los obreros de talleres tenían 10 horas, y los visitantes -reconocimiento de trenes al paso por las estaciones- 12 horas.

Según un artículo de "Vida Financiera" en su número de 30 de septiembre de 1912, (62) el personal de la Red Catalana, de M.Z.A., trabajaba en las siguientes condiciones:

- El personal de oficinas trabaja 7 horas, de 9 a $1\frac{1}{2}$ y de 3 a 7.

- En las estaciones de último orden, los jefes de estación no tienen jornada fija. Han de estar presentes al paso de todos los trenes y sólo pueden descansar haciéndolo en pequeños intervalos.
- En el apeadero de Gracia hay 3 expendedores, que trabajan de 14 a 15 horas diarias; pues el despacho está abierto desde las 4 hasta las 23,5 y tienen que estar abiertas continuamente 2 de las 3 taquillas.
- Los guarda-agujas trabajan 10 horas en turno de día - y 12 en el de la noche. Cambian de turno cada 21 días y el día del cambio tienen 18 horas consecutivas de servicio.
- Los mozos, en la estación de Barcelona trabajan 12 horas, cobrando 11 r.; y en el resto de las estaciones sólo cobran 10 r. y trabajan de 14 a 16 horas.
- Los revisores de billetes no tienen jornada fija y no trabajan nunca menos de 18 horas. Algunos días trabajan hasta 20.
- Los conductores y guardafrenos tampoco tienen jornada fija. Los que van en trenes de carga prestan muchas veces servicio durante 28 ó 30 horas, sin interrupción.
- Sobre los maquinistas pesa un trabajo verdaderamente abrumador, de modo que "cuando se hacen cargo de un tren llevan ya varias horas de labor y están medio rendidos. "La limpieza de la locomotora, el cargamento de panes de carbón y las maniobras, les hacen invertir ya 3 ó 4 o más horas de trabajo antes de la hora de salida del convoy". Tampoco tienen jornada

determinada.

- El personal de brigadas de recomposición y obras trabaja $10\frac{1}{2}$ horas; y las fiestas les son descontadas.- Los pasos a nivel para peatones o de poco tráfico, al cuidado de guardesas, que, en su mayoría, cobran 3 r. y han de vigilar el paso de todos los trenes, día y noche, pues no tienen relevo.
- El personal de talleres trabaja, regulamente, 10 horas.

Tras la huelga de la Red Catalana, M.Z.A. publicó la Orden de Dirección nº 196 (Apéndice 154) estableciendo diversas normas sobre descansos, para aplicar a partir de 01-01-1913 (Ver apéndice 52).

2.2.2. EL HORARIO DE TRABAJO EN LAS OFICINAS

El personal de oficina tenía una jornada de trabajo bastante corta; sobre todo si se la compara con la que tenían los agentes de otros servicios; pero ello no impidió que se diese el conflicto entre este personal, por no estar de acuerdo con el horario.

Hacia 1910, que es cuando sabemos del descuento en relación con los horarios, el personal de las oficinas centrales de M.Z.A. tenía una jornada de 8,30 a 12 y de 14 a 17,30, salvo en verano -mediados de junio a mediados de septiembre-, que era de 7,30 a 13, con una guardia, en cada una de las dependencias, hasta las 17 horas. Tenían, pues, en otoño, invierno y primavera, una jornada de 7 horas, partida en dos sesiones; mientras que en verano eran $5\frac{1}{2}$ horas, en jornada continuada, más la guardia.- En la Compañía del Norte el ho-

rario era de 11 a 17 en invierno y de 7 a 13 en verano; jornada, pues, de 6 horas, en sesión continuada, pero con horario muy distinto según la época del año. En la compañía de M.C.P., la jornada era similar a la de Norte, aunque un poco más larga; pues en invierno se extendía hasta las 17,30 horas.

Parece que el motivo por el que el personal no estaba de acuerdo con los horarios, era que no les permitía desarrollar un segundo trabajo con el que poder ampliar sus ingresos, dado que los sueldos percibidos en las compañías de ff.cc. eran bajos. (63)

En el verano de 1910 -y parece que ya lo habían hecho en ocasiones anteriores- antes de finalizar el horario de la época estival, los empleados de oficina de las compañías citadas, pidieron se les fijase horario de 8 a 14. Algunos órganos de prensa y otras entidades se hicieron eco de los deseos de este personal, apoyándolo. Así, "España Libre", en su número de 08-09-1911, en carta a Maristany, el director de M.Z.A., dice que es justa la pretensión de los empleados, que tienen poco sueldo y que podrían aumentar sus ingresos con otra actividad. También el Presidente de la Comisión de Delegados de Asociaciones de Dependientes Pro Trabajo Intensivo, de Barcelona, escribió, con fecha 17-10-1911, al Director de M.Z.A. apoyando la petición de los empleados; pero con fecha 25-10-1911 le fue contestado que no convenía al servicio el horario solicitado y que, seguramente, el Gobierno no lo permitiría. La revista "Adelante", en su nº 23, de 05-09-1911, también apoya a los empleados: El horario establecido es "no malo, sino fatal", tanto desde el punto de vista fisiológico -comidas a destiempo- como del económico-financiero -los empleados necesitan aumentar sus ingre-

sos. Según esta misma revista, la negativa de las compañías al cambio de horario tiene su causa, no en los Consejos de Administración o en los Directores, sino en los jefes inmediatos, generalmente de edad avanzada, que personalmente prefieren los horarios establecidos, más cómodos para ellos. (64) La Compañía de M.C.P., también según la citada revista "Adelante", ratificó la negativa al cambio, en vista de que los empleados habían acudido al Ministro de Fomento para que ejerciera presión sobre las compañías. (65)

Según un informe de la Compañía de M.Z.A., (66) hasta 1903 el personal de oficinas tuvo horario de 10,30 a 17,30, con facultad por parte de los jefes, de designar, si lo estimaban conveniente, una guardia que trabajase de 8,30 a 12 y de 14 a 17,30.; pero en dicho año fue cambiado el horario a la vista del gran número de empleados que pedían autorización para trabajar en dos sesiones; quedando facultados los Jefes de Servicio para autorizar, en determinados casos, a un reducido número de empleados para trabajar en sesión única de 10,30 a 17,30. En las oficinas de la Red Catalana, según la Orden de Administración nº 8, de 01-01-1902 (reproducción de la Orden nº 1 de Dirección de la Compañía Tarragona-Barcelona), regía el siguiente horario: de 9 a 12,30 y de 15 a 19, con la variante de que en los meses de julio, agosto y septiembre, la entrada de la tarde era a las 15,30.- Al estudiar la petición de sus empleados, M.Z.A. trató de informarse de lo que al respecto se hacía en Francia; y según carta del Comité de París a Maristany, de 19-09-1911, la jornada en las administraciones centrales de las diferentes compañías de ff.cc. en aquel país, estaba fijada en 7 horas, con excepción de la Compañía del Este, en la que la jornada era de $6\frac{1}{2}$ horas. En general, el servicio comenzaba a

las 9 de la mañana y duraba hasta las 5 de la tarde, con interrupción de 1 hora, para comer; y en el Estado la interrupción era de 2 horas y la salida a las 6 de la tarde.

En definitiva, M.Z.A., por circular de la Dirección General de 09-10-1911, contestó en sentido negativo a la solicitud de horario de 8 a 14 durante todo el año. Las razones aducidas eran: El correo no terminaba el reparto hasta la 1 y, por tanto, sólo quedaría después una hora para el despacho; la actividad mercantil, los bancos, etc., tenían otros horarios; y los empleados tendrían que salir de casa a las 7,30 de la mañana y estar casi 8 horas sin tomar alimento.

Pero un año más tarde, tras la importante huelga habida en la Red Catalana de esta Compañía, el Consejo de Administración, a propuesta del Director General, aprobó que las horas de asistencia a las oficinas centrales fuera de 8 a 14, de 1º de octubre a 30 de junio; y de 7 a 13, desde 1º de julio hasta el 30 de septiembre. Se concede, pues, jornada de 6 horas, en una sola sesión, dejando libre la tarde. (67)

Estos horarios no regían para los vigilantes y ordenanzas, que tenían jornadas mucho más largas e incluso variables; pues de los de Norte se dice que tienen régimen variable y que su trabajo nunca pasa de 12 horas.

2.2.3. LICENCIAS

La Compañía de M.Z.A., por la Orden de Dirección nº 25, de 05-10-1866, establecía que para dejar de asistir al trabajo hacía falta autorización por escrito y que las solicitudes habían de ser "motivadas", acompañando certificado médico de la Sección correspondiente cuando fuera por salud.

Las licencias de 1 a 2 días podía concederlas el respectivo Jefe de División; de 3 a 5 días la concesión correspondía al Jefe de Servicio; de 6 a 10 días debían ser autorizadas por el Director; y las de más de 10 días tenían que ser sometidas al Consejo.

En cuanto a retribución, las licencias de 1 a 10 días podían darse sin descuento de sueldo; de 10 días a 1 mes, se descontaría medio sueldo; y de más de 1 mes se descontaría el sueldo entero. No obstante, los Jefes de Servicio, en circunstancias excepcionales, que el Director apreciaría, podría solicitar se pagase todo el sueldo y el Director podría pedir al Consejo autorización para sueldo entero los 2 primeros meses de licencia. No obstante estas normas, en la autorización de la licencia podría figurar una reserva especial al respecto.

Los empleados que se ausentasen sin el permiso correspondiente o que excediesen del tiempo concedido, sufrirían retención íntegra de su sueldo mientras durase su ausencia y si ésta "se prolongase demasiado, podrían ser despedidos de la Compañía".

Las cantidades descontadas por ausencias formarían, junto con las descontadas por multas, un fondo para gratificaciones a los empleados.

No era aplicable esta Orden de Dirección a los guardas y obreros de la vía, a los obreros de los talleres de los depósitos, ni a los mozos de estación de almacenes; cuyas ausencias estarían regidas por las normas especiales ya dictadas o que se dictasen para este personal subalterno.

Estas normas estuvieron en vigor durante muchos años, pues todavía en 1890 se indica que la Orden de Dirección nº 25 no ha sido derogada y hay que atenerse a ella. (68)

La circular nº 9, de 24-01-1896, de M.Z.A., establecía que el personal de las brigadas no tenía derecho a sueldo o jornal los días que disfrutaba de licencia, a no ser que el motivo de aquélla fuese alguna de las enfermedades citadas en el art. 2º de la misma circular. Se exceptuaba el personal de vigilancia, que tenía derecho a 8 días de permiso con sueldo, al año, en atención a que no gozaba de ningún descanso.

En la Red Catalana de la Compañía de M.Z.A., Servicio de Explotación, regía desde 26 de septiembre de 1899 la Orden de Servicio nº 7 (Serie A), que anuló la nº 177 y todas cuantas disposiciones se opusieran a aquélla, y que establecía que los empleados podían solicitar permisos temporales por las causas siguientes: Enfermedad crónica. Para ser visitado por un especialista o sufrir una operación quirúrgica. Para acompañar a un familiar enfermo (individuos de la familia que viviesen bajo el mismo techo que el empleado y fuesen mantenidos por él). Para atender a asuntos particulares.

El empleado que al expirar el plazo de la licencia concedida no se presentase al servicio, quedaría suspenso de empleo y sueldo y si en el plazo de 10 días

no justificaba la imposibilidad de presentarse, sería dado de baja.

El anexo nº 3 a esta Orden de Servicio, de 01-01-1910, amplió el artículo 13 de la misma en el sentido de que no se haría descuento de sus haberes a los agentes que indicaba, cuando el número de días de licencia dentro de cada año natural no excediera de los que, respectivamente, se señalaba:

- Jefes de Estación, Factores y asimilados 12 días
- Capataces, Enganchadores, Guarda-agujas y asimilados 5 "
- Revisores de Billetes, Conductores y Guardafrenos 12 "
- Mozos de Tren 5 "
- Ayudantes y Celadores del Telégrafo y Ayudantes y Auxiliares Electricistas 12 "

En la Red Antigua de esta Compañía, ya en 1865 el Consejo de Administración acordó que los empleados del Servicio de Movimiento tendrían derecho a una licencia de 12 días por año, con disfrute por entero de su sueldo. (69) Respecto al personal inferior sólo se concedería licencia de 5 días, con sueldo, a Capataces, Subcapataces y Guardagujas; y no se daría nada a los Mozos. (70)

Independientemente de la circular 51, la Compañía venía concediendo -ignoramos desde qué fecha- al personal del Servicio de Movimiento, las siguientes licencias:

TELEGRAFO.- Oficiales y Celadores suplementarios 12 días con s.

	Mozos de Taller	8 días con s.
	Peones	Sin sueldo
PEQUEÑO MATERIAL.-	Todos los agentes del Taller	8 días con s.
	Operarios con jornal diario	Sin sueldo
SERVICIO ELECTRICO.-	Todos los agentes de Fábrica	8 días con s.
	Peones	Sin sueldo
PERSONAL INFERIOR ESTACION. -	Por ser igual el servicio, se concede a los Mozos Guardagujas, como a los Guardagujas, los 5 días de licencia con sueldo; y, además, a los Enganchadores, Vigilantes de Andén, Mozos de Tren y Escopeteros. (71)	

Por lo que a la Compañía del Norte se refiere, la Instrucción General nº 2, de 1891, presenta las licencias como concesiones de tipo personal o individual, y, por otro lado, determina quién puede concederlas, según el número de días:

- De 24 horas, los Jefes de Oficina, Inspectores Principales de Tracción, Jefes de Depósito y de Reserva, Jefes de Sección de Vía y Obras y Jefes de Taller.
- De 2 días, Ingenieros y Subingenieros de la Vía e Inspectores Principales de Explotación.
- De 8 días como máximo, los Jefes de Servicio.
- De hasta 20 días, el Director.

- Las de más de 20 días tenían que ser sometidas a la aprobación del Comité.

En cada caso se resolvería si se suspendía total o parcialmente el sueldo. Las que concediesen a temporeros, auxiliares o a jornal serían siempre sin sueldo.

Por regla general, no se concedería más de una licencia por año, salvo que no excediese de 15 días.(72)

Lógicamente, ya desde los primeros tiempos la Compañía estableció normas en relación con la materia.- Así, el acta del Comité nº 32, de 19-07-1865, recoge la aprobación, entre otras, de una Orden del Director reglamentando el tiempo y condiciones en que debían concederse licencias temporales a los empleados de la Compañía.

Hacia el año 1912, lo ordinario era que Norte concediese a los agentes de plantilla 20 días de licencia anual por asuntos propios, con abono de sueldo. Se daban casos de conceder más días, pero estos días que excedían de los 20, eran sin sueldo. Las licencias concedidas por motivos particulares al personal que no era de plantilla, eran sin abono de sueldo.(73) Cuando como consecuencia de la celebración del I Congreso Ferroviario en el citado año 1912, presentaron unas Bases o peticiones a las Compañías, la de Norte estima que el extender al personal de jornal los 20 días de licencia con sueldo que tenían ya "los de plantilla (cuando el servicio lo permite)" le supondría un aumento de gasto de 997.000 Ptas. (74)

La Cª M.Z.A., por la Orden de Dirección General nº 196, de 21-12-1912 (apéndice 154) dio a conocer la nueva normativa sobre licencias. (Ver apéndice 53).

2.3. PREMIOS Y CASTIGOS

2.3.1. LOS PREMIOS

La Compañía del Norte detalla en su Instrucción General nº 2 los distintos tipos de premios o recompensas a conceder a su personal. Para el personal de plantilla, preveía:

- Felicitaciones por razón de servicios especiales.
- Gratificaciones.
- Aumentos de sueldo dentro de su empleo o ascenso a otro de más categoría.
- Premios anuales especiales por buen servicio.
- Distinción de darles a conocer en una orden del día por actos de celo y probidad. (75)

Las felicitaciones por razón de servicios especiales, aparte de la satisfacción personal que produciría al interesado, es muy probable que quedase constancia de ellas en el expediente personal del agente y que en su momento le sirviera de mérito para su promoción u otros efectos. En cuanto al último tipo señalado, que implicaba, además de la satisfacción personal, la publicidad ante el resto de los compañeros, y que seguramente suponía, como en el caso anterior, alguna ventaja de tipo económico o promocional; parece que la Compañía publicaba con periodicidad mensual estas órdenes. Con el paso del tiempo -si acaso no fue ya desde el principio- llevó consigo una pequeña gratificación; y por otra parte, parece se prodigó bastante. (76)

Por lo que se refiere al apartado de aumento de sueldo dentro del propio empleo o por ascenso a otro de mayor categoría, lo hemos tratado ya en el subcapítulo de "ascensos".

En cuanto a los premios anuales especiales por buen

servicio y a las gratificaciones, lo analizaremos dentro del capítulo de "condiciones económicas"; si bien queremos señalar aquí que, aparte de las gratificaciones dadas periódicamente a los agentes considerados acreedores de ellas, debieron darse también gratificaciones de forma aislada por hechos sobresalientes o muy especiales; (77) y con respecto a los premios anuales especiales por buen servicio, el apéndice nº 2 de la I.G. nº 2 establece para el personal de estaciones y para capataces y obreros de vía, los siguientes:

ESTACIONES

3 premios de 250 Pts para jefes y subjefes de estación..	750 Pts
5 premios de 125 Pts para factores principales	625 Pts
16 premios de 50 Pts para factores	800 Pts

VIA Y OBRAS

16 premios de 75 Pts para capataces	1.200 Pts
16 premios de 50 Pts para obreros	800 Pts

En enero de cada año, el Ingeniero Jefe de Vía y Obras y los Inspectores Principales de Explotación, deberían proponer al Director la lista de los que en el año anterior se hubieran hecho "más acreedores a los premios".

El medio previsto para recompensar al personal a jornal, es su preferencia para cubrir las vacantes de empleados de plantilla, si demuestran la debida aptitud. (78)

Por lo que se refiere a la Compañía M.Z.A. y aun cuando no sabemos que dispusiera de unas normas precisas de carácter general sobre la materia, podemos concluir, a la vista de los numerosos casos concretos que conocemos y de alguna disposición de tipo particular, que seguía pautas semejantes a la actuación de la Compañía del Norte.

Así, por ejemplo, tenía establecido para el personal inferior de vía unos premios anuales similares, aunque de menor cuantía, a los que hemos visto preveía Norte para esta misma clase de personal. Tales premios eran:

- 160 r. al cabo de guardas que más se hubiera distinguido por su celo y buen comportamiento, en cada sección.
- 100 r. al guardavía o al guardabarrera que más se hubiera distinguido en todo el año en cada brigada.
- 160 r. a cada uno de los 4 capataces que más se hubieran distinguido por su celo y buen comportamiento en cada sección.
- 100 r. al obrero que en cada brigada más se hubiera distinguido por su celo, aplicación y buen comportamiento.

En todos estos casos se aclara que no se dará el premio cuando los interesados no hubiesen hecho más que cumplir con su obligación. (79)

Otros premios en metálico son los que anualmente se conceden a empleados de oficinas y que veremos con algún detalle, en el subcapítulo de "gratificaciones".

Además, M.Z.A. da premios en metálico por hechos concretos que considera merecedores de recompensa y que pueden ser de carácter muy diverso: actuación en descarrilamientos o cualquier otro tipo de accidente ferroviario; comportamiento en incendios de estaciones u otras instalaciones; actuación con motivo de accidentes meteorológicos, como inundaciones, nevadas, etc.; defensa de los intereses de la Compañía en casos de robos en estaciones, asaltos a trenes, actos de sabotaje, situaciones anómalas de guerra, etc.; actos de honradez... (80)

Esta Compañía recompensa también con cartas de felicitación o de aprecio, de las que, frecuentemente, se dice se tome nota en el expediente del interesado, para que en su día le sirva de mérito; y, en ocasiones, da publicidad a los premios concedidos, para que sirva de estímulo a los compañeros.

Finalmente, como Norte, y según hemos visto al tratar de ascensos, también concede éstos como premio.

2.3.2. LOS CASTIGOS

Para conocer las disposiciones de la Compañía del Norte sobre sanciones al personal, recurrimos nuevamente a la Instrucción General nº 2, la cual se ocupa de esta materia en sus artículos 20 al 28 para el personal de plantilla y en el 47 para el personal a jornal. Los castigos a imponer a los agentes del primer grupo, eran:

- Reconvenciones.
- Multas.
- Retenciones sobre el sueldo por pérdidas o gastos sufridos por la Compañía a consecuencia de falta de cuidado o mala gestión de los empleados.
- Suspensión de sueldo, con o sin interdicción de servicio.
- Apercibimientos.
- Descensos de categoría y sueldo.
- Destitución. (81)

Las faltas leves serían objeto de reprensiones verbales o escritas y de cartas de censura; de todas las cuales se llevaría nota, dado que la reincidencia en faltas de esta naturaleza motivaría la imposición de multa de 1 día de haber

o de apercibimiento.

Los Jefes de Servicio y los Inspectores Principales estaban facultados para imponer, directamente, al personal subalterno, multas o suspensiones de sueldo sin interdicción de servicio, con tal que la cuantía de las mismas no excediera de 1 día de haber. También podían suspender provisionalmente de sueldo con interdicción de servicio por tiempo indeterminado, cuando circunstancias perentorias lo requirieran; si bien debían dar cuenta al Director de la Compañía, para la resolución definitiva.

No podría llevarse a cabo ningún descuento sin haber sido comunicado antes al interesado. Los descuentos mensuales por multas, no podrían exceder de $1/6$ del sueldo sin autorización del Director de la Compañía. El máximo de descuento o retención mensual por faltas a un empleado, no podría exceder de $1/4$ de su sueldo mensual; de modo que quedaría pendiente para el mes o meses siguientes, la cantidad restante hasta completar el total de lo que debiera descontarse. Estaban exceptuados los descuentos o retenciones para reintegro de cantidades cobradas y no ingresadas por el empleado, los cuales no estaban sujetos a máximo.

Los apercibimientos tendrían lugar cuando los castigos ordinarios fueran insuficientes. Se impondrían particularmente a los que reincidiesen en faltas por las cuales se les hubiera impuesto anteriormente otros castigos, a los que no demostrasen celo o capacidad suficiente, y a los que incurriesen en negligencia a pesar de los avisos y castigos ordinarios que se hubieran empleado. Las cartas de apercibimiento deberían ser firmadas por el Director. El efecto del apercibimiento duraba 1 año y cesaba de pleno derecho si los servicios del interesado habían sido satisfactorios en dicho período. Los agentes que hubieran sido objeto de apercibi-

miento o de multa, serían eliminados de las gratificaciones semestrales y de todo aumento de sueldo durante los 3 meses siguientes al pago de la multa o al cese de los efectos del apercibimiento, así como de las propuestas que pudiera hacerse al Consejo para la distribución de las primas. Ningún empleado a quien se hubiese hecho un apercibimiento podría ser ascendido sino 3 meses después de haber cesado el efecto del mismo. La primera falta grave siguiente al 2º apercibimiento, llevaría consigo la destitución.

Las destituciones o separaciones serían decretadas por el Consejo de Administración o por el Director de la Compañía, según la categoría del empleado. Salvo el caso de inmediata destitución por faltas graves, cuya apreciación estaría reservada al Director, no se admitiría ninguna propuesta de destitución si no iba precedida de dos apercibimientos. La embriaguez y la falta de probidad en el servicio, serían castigadas con la destitución inmediata.

El expediente que debía ser abierto a cada empleado, contendría, además de todos los documentos referentes al mismo, las notas dadas por sus jefes y la de los castigos que les hubieran sido impuestos.

Los castigos del personal a jornal consistían en multas y en un sólo apercibimiento; y la separación de los mismos podía ser dispuesta por los Jefes de Servicio. (82)

Muchos años más tarde, concretamente en 1917, Norte editó un "Reglamento para la corrección y separación del personal de la Compañía, tanto de plantilla como de jornal". (83) Un primer punto a destacar de este reglamento, cuyas normas son similares a las de la Instrucción General nº 2, es que en él se habla de instrucción de expediente y de formulación de pliego de cargos para que el interesado pueda alegar en

su descargo lo que crea conveniente. Clasificaba las faltas en muy graves, graves y leves. (Entre las primeras figuraban la embriaguez, la retención indebida de fondos y los insultos, de obra o de palabra, a superiores; y entre las segundas, las faltas repetidas de celo y la negligencia).

Las correcciones que podían imponerse al personal de plantilla, eran:

- Represiones verbales y cartas de censura.
- Multas.
- Suspensiones de empleo y sueldo.
- Aparcibimientos.
- Descensos de categoría y sueldo.
- Destitución. (84)

Las faltas leves eran corregidas con represión verbal o con carta de censura. Las graves, con multa, suspensión de empleo y sueldo, apercibimiento o descenso de categoría y sueldo. Las muy graves, con destitución. (85)

En los expedientes para imposición de correcciones superiores a 1 día de multa, debía producirse una investigación e información para comprobar el hecho si el interesado negaba el que se le imputaba; y debía formularse pliego de cargos para que alegase lo que creyera conveniente. (86)

Contra las resoluciones del Director acordando la destitución, el agente podría recurrir al Consejo de Administración, en un plazo de 10 días. (87)

Las correcciones producían los siguientes efectos salariales: La multa de 1 día de haber, privaba de todo aumento de sueldo durante 3 meses. Multas de 2 a 4 días en un semestre o en un año natural, según la clase del agente, privaba

de la mitad de la gratificación que pudiera corresponder al semestre o de la mitad de las primas por buenos servicios correspondientes al año en que fuera cometida la falta o las faltas objeto de la corrección. Multas de más de 5 días de haber, en las condiciones anteriores, privación en absoluto de la gratificación semestral o de las primas por buenos servicios durante 1 año. La destitución produciría siempre la pérdida de toda gratificación semestral y de toda prima por buenos servicios.

La ausencia al servicio no autorizada y sobre la que no se hubiera presentado justificación admisible, daría lugar a una multa igual al doble del sueldo correspondiente al tiempo de ausencia. Si la ausencia era de más de 8 días, sería considerada como si el agente hubiese dimitido.

Las normas relativas al personal a jornal presentaban diferencias con respecto a las del personal de plantilla; pero también era preceptiva la formulación de pliego de cargos, para que pudieran formular los oportunos descargos, en los supuestos de corrección superior a multa de 1 día de jornal.

Las otras compañías debían imponer castigos semejantes a los que aplicaba Norte a su personal; pues aunque no conocemos las disposiciones o normas por que se regían, sí tenemos referencias concretas de sanciones de despidos y de multas. Precisamente, las Bases redactadas con motivo de la Real Orden de 31-07-1903 del Ministerio de Obras Públicas, por la que se disponía se llevase a cabo un estudio de la organización y demás cuestiones relacionadas con la seguridad de la circulación, establecían que las sanciones pecuniarias no podrían exceder de 1/10 de los haberes de los interesados, y que no se podría imponer castigos de esta clase a los obreros cuyo jornal fuera igual o inferior a 2.000 Rs. anuales.

Pero la reacción a estas propuestas, fue de rechazo; y así, sabemos de la Compañía M.Z.A. que estimó totalmente inaceptable la supresión de multas, porque la experiencia enseñaba que una gran mayoría del personal no temía a otro castigo que a éste; y, además, no quedaría más que la amonestación, "poco eficaz o nula", y el despido, que perjudicaría a la Compañía y a los obreros bastante más que al sistema de multas. (88) Incluso, en los informes de carácter interno sobre el particular, se hacía referencia a que el propio Estado imponía castigos de este tipo a los peones camineros, toreros de faro y otros; y también se indicaba que si el Gobierno imponía multas a las compañías por faltas en el servicio, muchas veces por culpa de los empleados, sería irritante que las compañías no pudieran hacerlo con su personal. (89)

De esta Compañía conocemos las sanciones que para el personal inferior de la vía preveía el reglamento del mismo, de 1860. Algunas de estas sanciones, son: Multa de 1 día de haber al guarda o cabo de guardas, por cada vez que deje de llevar los útiles y efectos marcados en el reglamento. Multa de 1 día al guarda que por 1ª vez falte a cualquiera de los artículos del reglamento. Multa de 1 a 4 días de haber, por descuido en la conservación de las herramientas y útiles de la casa o garita y del uniforme. Multa de 2 a 4 días, según la gravedad del caso, a todo guarda o cabo de guardas que reincidiese en alguna falta por la que hubiese sido castigado anteriormente. Multa de 1 a 5 días, por cada vez que el cabo de guardas disimule las faltas de los guardas de su trozo. El guarda que a la hora de servicio no estuviese en la línea, sería sancionado con 2 días de multa la 1ª vez, 3 días la 2ª vez y despido la 3ª. Las faltas leves de insubordinación serían castigadas con 3 días de haber; y en el caso de que fueran graves, la sanción sería el despido. Las sanciones previstas para capataces y obreros, eran similares. Las multas eran impuestas por el Ingeniero Jefe de la División res-

pectiva, a propuesta del Jefe de Sección, oyendo al Asentador. Más adelante, sabemos que los Jefes de Sección podían imponer multas cuyo importe no excediera de 1 día de haber. (90)

Por las actas de las sesiones del Consejo de Administración de M.Z.A. tenemos conocimiento de multitud de sanciones impuestas por el mismo al personal; aunque desconocemos los castigos aplicados por faltas de los que no fuera preceptivo tuviera conocimiento el Consejo, que serían las de carácter leve y las cometidas por el personal inferior. Las faltas sancionadas presentan una gran variedad, si bien podemos agruparlas en dos grandes bloques: faltas por incumplimiento de los reglamentos de servicio, de los que se derivan en ocasiones accidentes; y faltas de carácter laboral, como inasistencia al trabajo, insubordinación, etc. Las sanciones impuestas por el Consejo, van desde las multas hasta el despido, pasando por los rebajes de categoría -definitivos o temporales-, los traslados de residencia, y las suspensiones de empleo y sueldo. En la valoración de la falta cometida, se tiene en cuenta si hay atenuantes y agravantes. En alguna ocasión se da publicidad a la sanción, para conocimiento del personal en general.

Sobre la relativa facilidad con que era aplicada por M.Z.A. la sanción del despido, podemos decir que en el año 1859, cuando su plantilla de personal era todavía muy reducida, pues quizá no llegaban a 1.000 los agentes que componían la misma, el Consejo aprobó, al menos, 28 despidos; y en 1860 no menos de 40. (Hemos de indicar que en algún caso la Compañía volvió a admitir a su servicio a agentes que habían sido separados).

En mi trabajo sobre los ferroviarios de M.Z.A. de 1857 a 1876, recojo muy variados casos de sanciones impuestas por

esta Compañía a su personal. Aquí voy a hacer referencia sólo a algunos de ellos:

Con motivo de accidentes de circulación: Separación de un maquinista al que se considera responsable de un choque en el que resultaron heridos leves algunos viajeros; por haber interpretado como señal de precaución una señal de alto. (91) Un choque de trenes en Ciempozuelos, dio lugar a la separación de un maquinista, por haber llegado a la estación 9 minutos antes de la hora prevista y no haber atendido al disco, que estaba cerrado, ni a las señales de alto hechas por un guarda; y a la separación, asimismo, del jefe de estación, por incumplimiento del art. 11 del capítulo 8 del reglamento, que prescribe esté la vía libre 10 minutos antes de la hora de llegada de los trenes; despido éste que luego fue conmutado por 15 días de suspensión de empleo y sueldo, en vista de los buenos antecedentes del interesado. (92) Un ligero choque entre tren correo 17 y los últimos vagones de un tren de mercancías, motiva las siguientes sanciones: separación del conductor del mercancías; rebaje a la categoría de factor, del jefe de estación; y multa de 100 r., dada su menor culpabilidad, al maquinista del tren correo. (93)

La noche del 6 al 7 de mayo de 1881 chocaron dos trenes en el Km. 223 de la línea de Alicante. En el acta correspondiente a la sesión del Consejo de 14-10-1881, se recoge que los Servicios de Tracción y de Movimiento no han logrado ponerse de acuerdo con respecto a la responsabilidad y que hay contradicciones entre las declaraciones de los empleados. Los agentes de Tracción de uno de los trenes llevan 4 $\frac{1}{2}$ meses suspensos de empleo y sueldo y los de Movimiento 3 $\frac{1}{2}$ meses en la misma situación. El Consejo juzga suficiente el castigo y acuerda se levanten las suspensiones. En cuanto a los empleados de estaciones y conductor del otro tren, "han sido castigados con fuertes multas". (94)

El 10 de enero de 1874 una locomotora y 10 vagones

se precipitan por un puente de la línea de Cartagena, por haber sido cortada la vía por una partida de carlistas. A la vista de los informes obtenidos, el Consejo, en sesión de 4 de abril siguiente, acuerda la vuelta al servicio de los maquinistas Mercier y F. Pérez. Al primero, principal responsable del daño causado a la Compañía, además de la suspensión de empleo y sueldo que viene sufriendo, se le rebaja de clase hasta tanto su conducta posterior le haga acreedor nuevamente del ascenso, advirtiéndole que a la primera falta grave que cometa, será despedido. La misma medida se adopta con respecto al fogonero. En cuanto al otro maquinista, se considera suficiente castigo la suspensión de empleo y sueldo que sufre. (95)

Entre los casos de separación o despido por insubordinación o agresión a un superior, podemos señalar: En 1859, un ayudante de sección y un maquinista, por respectivas faltas graves de insubordinación. (96) Un factor de Calatayud, que se atrevió a levantar la mano, delante del público, a un Inspector de Movimiento. Un oficial de almacenes, que acomete y hiere con un bastón al Jefe de Almacenes, que anteriormente le había impuesto "una bien merecida multa". (97)

A un recaudador le fueron sustraídos en el despacho de billetes de Madrid, 10.000 r. El Consejo, en su reunión de 14-11-1857, acordó exigirle el reintegro de esta cantidad, que era superior al sueldo de un año de este agente. Luego, en junio del 58 el interesado solicitó se le relevase del descuento mensual que por tal motivo venía sufriendo y el asunto fue pasado al Director, para que propusiera lo que estimase conveniente. (98)

Como caso anecdótico tenemos el de un oficial de Contabilidad que es separado de la Compañía "por haber hecho préstamos usurarios a empleados" de la propia Compañía. (99) También es especial el caso del jefe de la estación de Alcázar que para cubrir una plaza de mozo de aquella estación,

propone, con nombre falso, a un agente que 4 años y medio antes había sido separado de la Compañía por falta grave. Al descubrirse el hecho 4 meses más tarde, es nuevamente despedido el mozo y al jefe de estación se le impone el reintegro de los 850 r. percibidos por el mozo en esos 4 meses. (100)

Otro caso un tanto especial es el de un jefe de sección que, tras 12 años de buenos servicios, en 1868 pidió su dimisión por no conformarse con una sanción que trataba de imponérsele; y que pasados más de 3 años, pidió la readmisión, que le fue concedida. (101)

Aun cuando no conocemos las distintas normas que fue dictando M.Z.A. en relación con sanciones al personal, sí sabemos de la existencia de algunas de ellas: Así, la Orden de Dirección nº 11, de 05-07-1866. Una circular del Director de la Explotación a los Jefes de Tracción y del Movimiento, aprobada por el Consejo el 21-04-1868, para precaver, en lo posible, los retrasos de los trenes, que con tanta frecuencia venían produciéndose, y estableciendo que, en lo sucesivo, las multas que por tales retrasos fueran impuestas a la Compañía, serían satisfechas por el personal de ambos Servicios. (102) La circular nº 57, de 17-01-1871. Una disposición de la Dirección de 07-08-1877, sobre la cual se aprobó, 2 años más tarde, una aclaración, en el sentido de que la fórmula "suspensión de empleo y sueldo" sería sustituida por la de "separación temporal del servicio de la Compañía".

Antes de cerrar este apartado de sanciones, hemos de hacer constar que las cantidades obtenidas por multas impuestas a los agentes, revertían en el personal, generalmente en forma de premios por méritos.

Finalmente, queremos señalar aquí que los ferroviarios, aparte de los fuertes castigos de que eran objeto por parte de las Compañías, tenían que hacer frente a las penas

que les eran impuestas por la vía judicial, que podían llevarles, incluso, a presidio. Pero sin llegar a este extremo, que no era infrecuente, se producían otros casos de verdadera tragedia, como podía ser el endeudamiento para toda la vida, por no poder pagar las multas o las fuertes indemnizaciones a la Compañía a que eran condenados; o como el caso que vemos a continuación: Por providencia judicial, un guardaferro fue condenado a pagar 1.500 r. a la Compañía M.Z.A., como indemnización por averías en el material, con motivo de un choque de trenes. Para pagar dicha suma, fue adjudicada a la Compañía "parte de una casita valorada en Rv. 2.076,58" y la Compañía abonó al interesado la diferencia hasta el total del valor de dicha casa, 576,58 r. Pasados los años, la viuda solicitó volviera a su poder la parte de la casa, ofreciendo devolver los 576,58 r.; y el Consejo de Administración, en su reunión de 09-12-1882, acordó acceder a la petición de la viuda. (En el acta correspondiente, nº 20, se dice, también, que el Consejo había acordado, en -18-02-1871, perdonar al guardaferro la indicada indemnización, pero que tuvo efecto "por estar ya adjudicada a la Compañía la parte de casa").

2.4. OTROS CONDICIONANTES DEL TRABAJO

2.4.1. FIANZAS, DESFALCOS Y SUICIDIO DE UN CAJERO

El acceso a determinados cargos llevaba consigo la exigencia, por parte de las compañías, a los que deseaban desempeñar los mismos, del depósito de una fianza.

La Compañía del Norte tenía regulada esta materia en la Instrucción General nº 2, capítulo IV, que establecía que los empleados de plantilla que ocupasen puestos en los que por una falta o por una omisión se pudiera exigir responsa-

bilidad pecuniaria a la Compañía, estaban obligados a prestar una fianza, que quedaría en poder de aquélla.

Las fianzas se constituían, según el art. 50 de la indicada Instrucción, con obligaciones del 3% de la Compañía o con metálico, y eran, según los cargos, de las siguientes cuantías:

- 3 obligaciones: jefes de estación de 1ª, de 2ª y de 3ª clase, subjefes de estación y factores principales.
- 2 obligaciones: jefes de estación de 4ª clase, jefes de apeaderos, de apartaderos y de cargaderos, - expendedores de billetes, factores, encargados del cargue y descargue de mercancías, - conductores de tren, interventores en ruta y jefes de estación suplementarios.
- 1 obligación: vigilantes jefes, guardafrenos, expendedoras de billetes, factores suplementarios, - repartidores de almacenes.
- 150 pesetas: vigilantes de las estaciones, factores guarda-agujas, guardas de las estaciones.

Por otra parte, el art. 51 señalaba que las fianzas que habrían de prestar los empleados que desempeñasen cargos como los de cajero y pagador, serían determinadas por decisiones especiales de la Compañía. (Seguramente, en estos cargos las fianzas serían mucho mayores y podrían llegar a ser realmente elevadas, a juzgar por lo que sobre el particular conocemos de la Compañía M.Z.A. y de lo cual luego hablaremos).

Las fianzas debían ser depositadas antes de tomar po-

sesión del cargo, aunque cabía también la posibilidad de que se hicieran por medio de retenciones del 5% del sueldo mensual; en cuyo supuesto no devengaban interés hasta que la cantidad retenida bastaba para adquirir una obligación. Una vez completada la fianza, era abonada a los interesados la cantidad correspondiente a los intereses de los cupones vencidos. En los casos de fianza de 150 ₧, los depositantes percibirían el 5% de interés anual.

En diciembre de 1912 -unos meses después de que los ferroviarios catalanes de M.Z.A. llevaran a cabo una importante huelga y hubiera sido anunciada una huelga general ferroviaria, que no llegó a realizarse- la Compañía del Norte acordó suprimir la constitución de fianzas que venía exigiendo al personal de trenes y de estaciones de acuerdo con el citado art. 50 de la I.G. nº 2, y se comprometió a devolver, en un tiempo "prudencial", las hasta entonces depositadas. (103)

La Compañía de M.Z.A. también exigía el depósito de fianzas, si bien no tenemos noticias precisas de cuáles eran los cargos afectados por esta medida y las normas dictadas al respecto. Sabemos que a mediados de 1866, al tratar el Consejo de Administración dos casos de desfaldo -un factor de la oficina de llegadas de Madrid que se había fugado llevándose 49.015,89 reales, procedentes de la recaudación del día 1 de junio anterior; y otro factor, de la Aduana de Madrid, que había sido alcanzado por la suma de 60.560,17 r.- acordó exigir fianza a este personal y preparar el correspondiente reglamento. (104)

Pero mucho antes, M.Z.A. había exigido el depósito de fianza en algunos casos. Así, al nombrar en el año 1861 cajero central de la Compañía a D. Carlos Valcárcel, se le exigió una garantía de 60.000 r. (105) Era una fianza real-

mente muy alta, pero hemos de tener en cuenta que se trataba de un cargo que llevaba consigo el manejo de importantes cantidades dinerarias y, por otra parte, remunerado con un alto sueldo: 20.000 r. en este caso concreto.

Más alta aún es la fianza pedida en otro caso que conocemos de esta Compañía: Es en el año 1875. Se ha producido una vacante de pagador y se nombra para cubrir la misma a un oficial de 1ª de Intervención, M. García Paredes, que es el que, de entre los aspirantes, disfruta mayor sueldo y tiene mayor antigüedad en la Compañía -19 años- y "muy buenos antecedentes". Se le asigna un sueldo de 14.000 reales, relativamente alto (más que un subjefe de depósito, un subinspector o un jefe de estación de 2ª clase), pero se le pide una fianza de 100.000 r.; lo que supone más de 7 anualidades del sueldo que se le fija. (106) Consecuencia de esto es que el Sr. García Paredes no puede depositar esta fianza y ha de anularse su nombramiento de pagador y nombrar a otro agente. (107) En ocasiones, M.Z.A. admitió que la fianza fuera hecha con fincas; como es el caso de otro pagador, Juan Selgas, que pidió y obtuvo le fuera concedida la sustitución de las fincas sobre las que tenía hecha su fianza, por otra de igual valor. (108) (Ver Apéndice 54).

La exigencia de estas fianzas por parte de las compañías, puede parecernos excesiva, pero hay que tener en cuenta que no fueron raros los desfalcos y robos protagonizados por agentes de las mismas. Hemos citado más arriba dos de estos casos llevados a cabo por los empleados de M.Z.A., y vamos a referirnos ahora a dos sucesos ocurridos en la Compañía del Norte en 1865. El primero de ellos es un tanto singular: En vista de los frecuentes robos que se estaban produciendo en la estación de Palencia, el Director acordó la suspensión de todo el personal de la misma hasta que se terminasen las averiguaciones que se estaban realizando; medida que fue

aprobada por el Comité en su reunión de 26-07-1865. (109) En la sesión siguiente, después de examinar detenidamente el asunto y oídas las explicaciones del Director, el Comité aprobó la separación de aquel personal y su sustitución por otros individuos; así como la suspensión, hasta nueva orden, de un Inspector. (110) El otro caso se da en la estación de Tolosa: El jefe de la misma desaparece llevándose de la caja la suma de ocho mil y pico reales. La cantidad no es, realmente, muy importante; quizá el salario de 1 año. Sin embargo, la Compañía, que ha dado cuenta del hecho al Juzgado de 1ª Instancia, cree que el interesado haya pasado a ultramar. (111)

Pero conocemos un hecho importantísimo, tanto por el volumen del desfalco como por el cargo del agente que lo lleva a cabo y las consecuencias del mismo. Se produce en la Compañía M.Z.A., en mayo de 1899: En la tarde del 19 de dicho mes de mayo, debía verificarse un arqueo en la caja central de la Compañía, de conformidad con lo acordado en reciente sesión del Consejo de Administración, en que el Director llamó la atención acerca de la conveniencia de que continuase verificándose los arqueos, suspendidos desde hacía algún tiempo. (112) A las 11 de la mañana de ese día, el Cajero Central, Carlos Valcárcel, se suicidó en su oficina. Llevaba en el puesto casi 38 años. (113) Hecho un primer reconocimiento y recuento de los fondos y valores existentes en la caja, resultó un déficit de 355.114,26 ₧, ya que la existencia era de 145.499,88 ₧ y debería ascender a 500.614,26 ₧. (114) Luego, en la siguiente sesión del Consejo, del día 26, se hizo constar que el descubierto de la caja central ascendía a 395.614,26 ₧; cantidad que se pasaría a la cuenta de "Deudores Varios", a la que se cargarían o abonarían, sucesivamente, las partidas que fueran resultando.

Para hacernos una idea de la importancia de este desfalco, podemos considerar algunos datos: La vacante de ca-

jero central producida por el suicidio del Sr. Valcárcel, fue cubierta, enseguida, con el subcajero Jose M^a Ortega, asignándole un sueldo de 7.000 ₧ anuales; lo cual nos dice que el descubierto que presenta la caja es, aproximadamente, 56 anualidades del sueldo del nuevo cajero; y eso que un sueldo de 7.000 ₧ es un sueldo elevado, propio ya de alto personal, como Inspector Principal, Jefe de Almacenes... En aquellas fechas, el sueldo de un jefe de estación de 2^a clase era de 2.500 ₧ anuales; (115) y por debajo de éstos -seguramente con 2.000 ₧ al año- estaban los jefes de estación de 3^a clase, muy numerosos, y los de 4^a. Los factores-telegrafistas tenían un sueldo de 1.497, 1.250 y 1.000 ₧, según la clase. El sueldo de un guardafreno de 3^a clase era de 900 ₧. (116) En definitiva, era una cantidad con la cual podría pagarse durante 1 año los sueldos de 300 factores-telegrafistas de 2^a clase.

Este desfalco afectó, además, a la Sociedad Cooperativa de los empleados, que tenía depositados sus fondos, procedentes de los descuentos a los asociados, en la Caja de la Compañía. Según carta del 20 de mayo, del Presidente de la Sociedad al Director de la Compañía, estos fondos ascendían a 87.901,59 ₧ y eran el único capital de que disponía la Sociedad, que, por otra parte, tenía que satisfacer facturas por un importe de 50.000 ₧. El Consejo de Administración, en vista de la crítica situación en que se hallaba la Cooperativa por el desfalco y deseoso "de dar una prueba más del interés que ha demostrado por la Sociedad Cooperativa (...) y el personal", acordó tomar a su cargo la pérdida que tendría que sufrir la referida Sociedad. (117)

Por otro lado, hemos de señalar que hechas gestiones por la Compañía para tratar de conseguir la devolución por parte de los herederos del Cajero suicidado, del todo o de parte de la cantidad desfalcada, llegó al conocimiento de que los únicos bienes dejados por el mismo era una parte de casa situada en el pueblo de Alcalá de Henares, cuyo valor

ascendería a unas 5.000 ₧; por lo que la Compañía desistió de demandar a los herederos, al estimar que los gastos del litigio excederían bastante de la suma indicada y que, además, éstos podrían defenderse como pobres. (118)

Dos años más tarde y con motivo de una nueva organización, M.Z.A. nombró nuevo Cajero Central, con sueldo de 8.000 ₧ y prestación de una fianza de 75.000 ₧, que debía ser hecha en valores del Estado o de la Compañía. (119) Como vemos, la fianza supone, en este caso, más de 9 anualidades del sueldo del interesado.

2.4.2. EL USO DE UNIFORME

Muchos de los trabajadores de las compañías ferroviarias estaban obligados al uso de uniforme dentro del servicio. Conocemos con bastante detalle lo que al respecto tenían establecido las Compañías de Norte y de M.Z.A.; y se puede suponer, con todo fundamento, que las otras compañías más pequeñas seguirían pautas análogas.

La obligatoriedad del uso de uniforme por parte de los ferroviarios se dio desde el comienzo de la explotación del f.c. y se mantiene hasta nuestros días; si bien ha desaparecido para algunas categorías, o, mejor, para algunos grupos de personal.

Ya en 1859, por Circular nº 16, de 20 de abril, M.Z.A. urgía sobre el cumplimiento de lo dispuesto sobre uniformes.

En las Instrucciones para los guarda-vía de día y de noche y para los obreros de la vía, de 1860, se establece, con todo detalle, las distintas prendas de uniforme de este personal; cuyo importe tenían que pagar los interesados, a excepción de los botones, las iniciales M Z A y la estrella de metal, que era sufragado por la Compañía.

Por Orden de Servicio nº 43, de 01-09-1862, M.Z.A. reglamentó el uso de uniforme, para el personal de estaciones y de trenes, en el desempeño de sus respectivos cometidos; a la vez que detallaba las características del uniforme de cada una de las categorías afectadas y establecía algunas otras normas. Así, por ejemplo, se determina que "los que no lleven toda la barba, deberán afeitarse, por lo menos, cada dos días"; y que el Jefe de Movimiento "determinará los días en que los empleados deban ponerse de gran uniforme". Los empleados estaban autorizados para hacerse vestir por el sastre que más les conviniera, siempre, claro está, que se sujetasen a los colores, clase y modelos adoptados por la Compañía. También en este caso, como hemos visto en el personal de vía, los agentes tenían que costearse el uniforme, salvo los distintivos de botones, iniciales, etc.

M.Z.A. garantizaba el pago de los uniformes de sus agentes, a los que hacía los correspondientes descuentos mensuales del 10% del sueldo hasta completar el coste del uniforme suministrado; o bien, como comenzó a practicar enseguida, sacaba a subasta el suministro de uniformes, que pagaba al contado y luego iba cobrando de los agentes mediante descuentos. (120)

En algunos casos la Compañía sufraga el coste del uniforme; concretamente, a los porteros y ordenanzas. En estos supuestos, según Circular del Director de la Explotación, nº 16, de 09-09-1866, los Servicios disponían de una cantidad fija anual de 400 reales, por cada portero u ordenanza cuyo nombramiento estuviese debidamente aprobado. (121)

50 años después, a raíz de la huelga de 1917, la Compañía se ocupa de las diferencias existentes en este campo entre los ordenanzas de las oficinas centrales de Madrid y los de las de Barcelona (Red Antigua y Red Catalana): A los de Madrid se les facilita, "como regla general" un uniforme gratuito cada año, alternando uno de invierno y otro de ve-

rano y se les da también un gabán cada 4 años. A los ordenanzas de las oficinas centrales de Barcelona se les hace un abono anual de 75 Ptas., para uniforme. Como se tienen noticias de que los de Barcelona van a pedir gabán -el coste de esta prenda es de unas 90 Ptas.-, se toman medidas para facilitárse-lo ya. (122)

Asimismo, esta Compañía acordó contribuir, a partir de 1º de abril de 1917, al gasto de uniforme de los revisores, concediéndoles gratuitamente cada 3 años, un uniforme completo de invierno.

M.Z.A. da como gasto para la misma por vestuario del personal, en cuyo apartado incluye uniformes, capotes-mantas, botas y conservación de trajes de agua, las siguientes cantidades:

AÑOS	1915	1916	1917
PTAS	18.018	18.762	25.523

(123)

Con respecto a la Compañía del Norte, la Instrucción General nº 2, de Personal, recoge en el capítulo XIV las normas sobre el particular; que, sin duda, debieron empezar a darse ya en los primeros años de existencia de la Compañía; ya que sabemos que a principios de 1866 el Comité aprobó verificar algunos cambios en el vestuario de los agentes del Servicio de Material y Tracción. (124)

Según el art. 95 de la citada Instrucción General, la Compañía adelantaba el importe de las prendas que por orden suya suministraba el contratista de uniformes y, además, cargaba con la mitad del coste del uniforme de los agentes cuyo sueldo no excediera de 1.200 Ptas. anuales, y con la tercera parte del de los agentes con sueldos de 1.201 a -

1.500 Ptas. inclusive. Los agentes con sueldos superiores a - 1.500 Ptas. podían encargar el uniforme al sastre que quisieran, con sujeción a los tipos adoptados (art. 96). La Compañía se reembolsaba los adelantos hechos por cuenta de sus empleados, por medio de retenciones mensuales de los sueldos, de 1/12 del coste del uniforme. (art. 100). Si un agente necesitaba renovación extraordinaria de uniforme fuera de los plazos establecidos, tenía que cargar con el coste de la misma. Por otra parte, una vez recibido el 2º uniforme, debían seguir conservando el 1º; de modo que a partir de ese momento dispusieran de dos.

Por otro lado, la Compañía exigía a los agentes obligados al uso de uniforme a constituir un fondo de garantía; para lo cual, cuando ingresaban, les retenía la décima parte del sueldo mensual, hasta constituir este fondo de garantía, igual a la parte correspondiente a su uniforme reglamentario. (art. 101).

En 1912, los descuentos que hacía en nómina para resarcirse de la cantidad a cargo del empleado, eran:

7,5 Ptas. a los de sueldo entre 1.499 y 1.201 Ptas.
5 Ptas. a los de sueldo entre 1.200 y 975 Ptas.
4 Ptas. a los de sueldo 975 Ptas.

La cuantía de los fondos de garantía, en el indicado año 1912, era:

75 Ptas. agentes con sueldo de 1.499 a 1.201 Ptas.
50 Ptas. agentes con sueldo de 1.200 a 975 Ptas.
40 Ptas. agentes con sueldo de 975 Ptas. (125)

Pero en este año, a raíz de la huelga de los agentes de la Red Catalana de M.Z.A., dejó de exigir la constitución

de ese fondo de garantía y devolvió a los interesados las cantidades que tenían depositadas por el indicado concepto. (126)

A los ordenanzas y mozos de las oficinas centrales y a los porteros de andén de las estaciones de Madrid, Barcelona, Valladolid y alguna otra, les daba uniforme gratuito: 1 traje de invierno y 1 de verano, y capote cada 2 años. (127)

Cuando las cuestiones de personal alcanzaron un alto grado de tensión -huelgas de 1912 y 1916, que veremos más adelante- la Compañía del Norte dio a conocer, mediante sendas publicaciones, las instituciones que tenía establecidas en favor de su personal y las mejoras que había concedido al mismo en los últimos años. Pues bien, entre los numerosos datos aportados y de los que iremos hablando en su momento, figuran las cantidades satisfechas por la Compañía por uniformes, desde 1881 hasta 1915. La suma total de estas aportaciones de la Compañía, en el indicado período, es de 2.072.664,20 ₧, según puede verse en Apéndice 55. La cantidad más baja es la del año 1881, ₧ 35.126,90; y la más alta la de 1902, ₧ 84.137,27.

En cuanto al número de agentes obligados al uso de uniforme, hemos de indicar que eran muchos los cargos "uniformados", si bien en algunos casos se trataba sólo de gorra o de un simple distintivo. Con independencia de la información pormenorizada que puede verse en apéndices 56 y 57, damos aquí algunos detalles generales y sobresalientes:

Los Inspectores y los Jefes de estaciones excepcionales -Madrid y Alicante- de M.Z.A.; y los Subinspectores de Explotación, los Agentes de Investigaciones y los Jefes de Estación de 1ª clase, de Norte, tenían como prenda de uniforme, únicamente la gorra.

Todos los demás Jefes de Estación, además de la gorra, tenían:

- En M.Z.A.: Levita (con cuello vuelto de terciopelo negro), chaleco y pantalón de paño azul turquí (oscuro). Gabán de paño negro. Pantalón de cutí crudo (lienzo) en verano.
- En Norte: Levita y chaleco de paño azul y pantalón edredón negro mate. Gabán de paño castor azul, con capucha móvil. Tapabocas de merino negro, de 2 x 0,5 m. Chaleco y pantalón de dril gris, en verano.

Los Revisores de Billetes e Interventores en Ruta, tenían los siguientes uniformes:

- Revisores (M.Z.A.): Levita y chaleco de paño azul - turquí, pantalón de paño, gris, con vivo encarnado, y gabán de paño negro. En verano, pantalón de cutí crudo.
- Interventores (Norte): Americana y chaleco de paño azul, pantalón de edredón negro, gabán de paño castor azul y tapabocas. En verano, pantalón y americana de paño ligero o lanilla y chaleco de dril gris.

En el personal inferior de la vía, mientras en M.Z.A. (128) el uniforme del capataz y del obrero estaba formado por gorra de gutapercha y blusa de lana azul en invierno y sombrero hongo de fieltro gris y blusa de algodón en verano; en Norte, el capataz sólo tiene gorra de paño azul, capuchón de paño castaño y chapa de brazo, y el obrero no lleva más distintivo que la chapa de brazo. Las guardabarrera de M.Z.A. tenían delantal de lana azul con franja carmesí y pañuelo de lana azul en invierno y sombrero de paja con cinta carmesí en verano; mientras que las de Norte tenían únicamente

capucha de hule cubriendo la espalda.

Tanto en una como en otra Compañía, en los casos de uniforme completo -levita o americana, chaleco y pantalón- éste se completaba con corbata negra, de seda o de lana. En M.Z.A., el personal debía ponerse de "gran uniforme" en los días que el Jefe de Movimiento lo determinase; lo cual consistía en la sustitución del chaleco normal de uniforme por otro blanco de piqué, con botones dorados, y guantes de algodón blancos. En Norte encontramos guantes blancos de seda, lo cual nos remite, también, a uniforme de gala.

En cuanto a distintivos, aparte de los distintos tipos y combinaciones de galones, en M.Z.A. se dan los ramos de hojas de encina, las iniciales M Z A y la locomotora dorada; mientras que en Norte existen ramos de hojas de roble y bellotas y ramos de oliva. En ambas Compañías, en muy pocos casos, una estrella.

2.4.3. LOS DORMITORIOS

Las compañía de ff.cc. disponían, a lo largo de la línea, de dormitorios para el personal que por prestar servicio en los trenes se desplazaba continuamente y había de pernoctar, con mucha frecuencia, fuera de su residencia. Sabemos muy poco acerca de las condiciones o calidad de estos dormitorios. Los habría mejores y peores; pero es de suponer que, en general, atendida la época y el trato dado al obrero, serían más bien malos.

En la revista "La Unión Ferroviaria", ya en su primer número -1 de junio de 1909-, en un artículo llamando a la unión y firmado por "Uno del Norte", se hacen diversas denuncias sobre la mala situación de los ferroviarios y refirién-

dose a los dormitorios se dice que son malos y que si están ocupadas todas las camas, que son pocas, dormir en el suelo o esperar a que se levante un compañero "y con la cama todavía caliente, acostarse si quieren descansar algo". En el número siguiente de esta revista (129) vuelve a denunciarse la mala situación de los dormitorios bajo el sugerente epígrafe "Dormitorios o perreras": El de Alcázar de San Juan (Compañía M.Z.A., por tanto) tiene 18 ó 20 camas y diariamente tienen que descansar 40 ó 50 hombres. En estos dormitorios, se dice también, la cocina sirve de cuarto de aseo, retrete y comedor, y a menudo falta el agua, como sucede en Arcos, especialmente de noche. Unos meses más tarde la revista vuelve sobre el asunto: A pesar de la denuncia hecha en julio, sigue el "baldón" para la Compañía. El dormitorio de Alcázar sigue igual o peor por el tráfico. En Arcos y Ciudad Real, igual; con la diferencia de que en estos dos últimos puntos no hay más retrete que el que se destina al público, a mucha distancia de los dormitorios. El de Ciudad Real es una fábrica de reumáticos, por filtrarse el agua de un jardín colindante. La revista aprovecha para decir que la culpa no es sólo de la Compañía y de los jefes, sino que "lo es y en grado superlativo, de los mismos obreros, que mansamente soportan". (130)

Con independencia de cuáles fueran las condiciones en que se facilitaba cama al personal que había de pernoctar fuera de su domicilio, este apartado de los dormitorios no dejaba de tener su importancia en el capítulo de gastos. La Compañía de M.Z.A. hace la siguiente valoración del año 1915:

PERSONAL A QUE SE DESTINA	ESTAC.O LOCALID. CON DORMIT.	Nº CAMAS	ALQUILER LOCAL	HABERES DEL ENCARGAD.	ALUMBRAD. CALEFACC. LAV.ROPA ENSERES, ETC.	TOTAL PTAS.
Trenes Red A.	51	453	19.310	13.822	7.564	40.696
Trenes Red C.	17	229	11.538	7.650	4.536	23.724
Tracción	67	767	26.449	16.483	23.666	66.598
TOTALES	135	1.449	57.297	37.955	35.766	131.018

Además había dos dormitorios en estaciones de Calatayud y Mengíbar, para Revisores, por los que se abonaba por alquiler, limpieza, etc., una cantidad alzada de 480 Ptas; con lo que resultaba un total de 131.498 Ptas.

Los gastos dados por esta misma Compañía para los años siguientes, son:

Año 1916 142.183 Ptas
Año 1917 148.814 Ptas (131)

2.4.4. LAS RETENCIONES JUDICIALES

Las retenciones judiciales sobre los sueldos o jornales de los trabajadores del ferrocarril, aparecen ya en los comienzos de este nuevo servicio; y aun cuando generalmente eran debidas a hechos ajenos a la explotación ferroviaria, las compañías tuvieron que tomar las oportunas disposiciones al respecto, al incidir de forma directa sobre su personal.

Así, Norte, en la Instrucción General nº 2, capítulo V "Embargos", establece que todo empleado, de plantilla o

a jornal, sobre cuyo sueldo o salario haya de hacerse un embargo, será prevenido inmediatamente por sus jefes directos, para que presente antecedentes sobre el embargo y poder así apreciar su importancia; y para que en un plazo determinado tome las medidas necesarias para obtener que amigable o judicialmente se levante el embargo. Si a la expiración del plazo que se le fije no ha logrado alzar el embargo, será eliminado de los cuadros de personal de la Compañía. No obstante, si se trata de un empleado de plantilla y el acreedor consiente que el embargo no se efectúe más que en 1/5 del sueldo mensual del empleado, la Compañía podrá autorizar que se haga este descuento y pondrá el importe a disposición del acreedor, hasta la completa extinción de la deuda y de los gastos ocasionados por la misma, si el empleado continuase al servicio de la Compañía el tiempo bastante para ello.

En la Compañía M.Z.A. encontramos acuerdos sobre la materia ya a principios de 1859, en que el Consejo de Administración aprueba que todo empleado condenado judicialmente a una retención sobre su sueldo, sería dado de baja si no hacía levantar tal retención en el plazo de 1 mes desde la fecha en que la misma fuera comunicada a la Compañía. Esta norma tendría efectividad a partir de 01-03-1859, de modo que los empleados que para tal fecha no hubieran hecho desaparecer las retenciones que pesasen sobre sus sueldos, serían separados. (132) Luego, a lo largo del tiempo vamos a ir encontrando diversos acuerdos sobre el particular, según vemos a continuación:

En sesión de 02-10-1866, el Consejo resolvió ampliar hasta 3 meses el plazo establecido para levantar las retenciones.

Con ocasión de una instancia suscrita por varios empleados de Contabilidad General y de Intervención, pidiendo

no se aplicase lo resuelto en sesión de 02-10-1866 sobre retenciones judiciales y se admitieran todas las que pudieran presentarse, hasta la extinción de sus deudas, el Consejo, en su sesión de 04-10-1871 -acta nº 16- estudia un razonado informe del Director sobre el particular y acuerda desestimar la indicada petición, a la vez que introduce algunas variaciones en la normativa existente: Se mantiene el plazo de 3 meses para levantar la retención y se acuerda que ningún empleado pueda sufrir anualmente más de una. (Se hace referencia a que la excepción hecha en junio del 70 con un empleado de Tracción, no puede crear precedente, por estar fundada en motivos especiales y de interés para la Compañía).

Un nuevo escrito de varios empleados pidiendo la derogación de la circular nº 59, que disponía que a la 2ª retención fuera separado el empleado contra el que se dispusiera la misma, hace que en su reunión de 21-02-1873 -acta nº 4- vuelva a ocuparse el Consejo de esta materia y determine que en lo sucesivo deberá darse cuenta al mismo de cada caso, para resolver, a la vista del informe del Jefe del Servicio y del parecer del Director. Tras este acuerdo, encontramos casos en que se decide no aplicar la normativa sobre separación e, incluso, casos de readmisión de agentes separados por el motivo de que venimos ocupándonos.

Pero en el acta correspondiente a la sesión de 27-06-1873 -en la que previamente se recoge el acuerdo de no separación de un empleado que venía sufriendo una retención desde hacía 3 meses- encontramos lo que sigue: "Por acuerdo 21-02-1873, el Consejo dispuso no se llevase a efecto lo prescrito en el de 16-02-1859 sobre retenciones judiciales a empleados, sin que se le consultase previamente en cada caso, para la resolución que estimase conveniente. Al tomar esta determinación, nunca pudo entrar en el ánimo del Consejo el permitir que un mismo individuo llegase a tener un número

indeterminado de retenciones, con los inconvenientes morales y materiales a que esto da lugar y a que se quiso poner remedio con la resolución de 04-10-1871 y otras anteriores aún más restrictivas que ésta, que vino a mitigar sus prescripciones. Mas el resultado ha sido que siendo así que las retenciones anteriores al 21-02-1873 eran solamente 16, llegaban ya a 85 en los primeros días del corriente mes, habiendo empleados que cuentan 5, 6 y hasta 9 retenciones a la vez, por deudas. El aumento de trabajo que esto ocasiona y la responsabilidad que impone para con los tribunales a los empleados encargados del negociado de retenciones o a la Compañía, ha dado lugar a reclamaciones que el Consejo no puede desatender y, en consecuencia, sin derogar su citada resolución de 21-02-1873, para dejar en toda su fuerza y vigor la de 02-10-1866" acuerda se haga saber a los empleados con 4 retenciones a la vez, no podrá consentírseles ninguna más interin no estén las mismas solventadas. Los que tienen mayor número, deberán levantarlas en un plazo de 2 meses, a menos que estén consentidas ya por el Consejo. Vemos por cuanto antecede, que al lado de unas normas en cierta medida restrictivas, la práctica es bastante más abierta. Y, por otro lado, el aumento de las retenciones en cuanto la Compañía es más flexible, nos habla de que la situación económica de muchos empleados no era ciertamente desahogada. (133)

Llegados al año 1877, el Consejo aprobó un proyecto de Orden de Dirección que refundía diferentes órdenes y acuerdos sobre retenciones: En lo sucesivo, sólo se tolerarían 3 retenciones, siempre que fueran sobre la parte proporcional de los sueldos con arreglo a la ley, no admitiéndose ninguna sobre la parte libre. Los que tuvieran en aquella fecha más de 3 retenciones, deberían levantarlas en el plazo de 1 mes, dejándolas reducidas a 3 a lo sumo.

Con fecha 15-09-1906, M.Z.A. publicó la Circular de

Dirección nº 147, como adición a la Nº 104. Su contenido era el siguiente: En virtud de lo dispuesto en la ley de - 12-07-1906, en la que se reformaban algunos artículos de la ley de Enjuiciamiento Civil y otros de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, nunca sería objeto de embargo el salario, jornal, sueldo o retribución, o su equivalente, que no excediera de 2,5 ₧ al día.- Cuando la retribución del agente contra quien se hubiese procedido judicialmente fuera superior a 2,5 ₧, el haber que restase a percibir en ningún caso podría ser inferior a la indicada cantidad de 2,5 ₧ día. Si la retribución no pasaba de 2.500 ₧ anuales, sólo podría retenerse 1/5. Entre 2.500 y 5.000 ₧, 1/3 y de 5.000 ₧ en adelante, 1/2. Si dichos jornales, sueldos o pensiones estuvieran gravados con descuentos permanentes o transitorios, o impuestos públicos de cualquier clase, la cantidad líquida que, deducidos éstos, percibiera el deudor, sería la que serviría de tipo para regular el embargo.

- (1).- I.G.2 Nte. Cap. I, art. 1 a 7.
- (2).- Informe de 02-11-1914, del Subdirector CODERCH.- A.H.R. Caja 49 - Cpta. 6.
- (3).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 6.- Aprobado por el Consejo de Administración en sesión de 09-12-1917.
- (4).- I.G.2 Nte. Cap. II, art. 8.
- (5).- Todos estos aspectos y algunos otros menos relevantes, están recogidos en la Instrucción General nº 2 de Norte, art. 9 a 14.
- (6).- I.G.2 Nte. Cap. II, art. 35.
- (7).- id. Cap. II, arts. 36 y 37.
- (8).- id. Cap. II, art. 43.
- (9).- id. Cap. II, art. 44.
- (10).- id. Cap. II, arts. 45 y 46.
- (11).- En el Archivo Hº de Renfe, Caja 49 Cpta. 6, existe un estudio sobre la situación y condiciones del personal. En él encontramos un informe del Subdirector Sr. Coderch, de 02-11-1914, detallando las diversas clases de personal existentes y posibles medidas a tomar con vistas a un arreglo de la situación, un tanto confusa; una nota para el Director, de 07-01-1915, en relación con el informe anterior; y otro informe, de 31-01-1915, sobre las mismas cuestiones. Hay luego un amplio estudio, en este caso sin fecha, que parece recoge los anteriores informes, y propuestas; unas "Observaciones a la nota referente al reclutamiento del personal", fechada en Barcelona en marzo de 1916; y algunos otros documentos; y, finalmente, unas "Reglas provisionales para la admisión y permanencia del personal fuera de plantilla y para el paso a la plantilla del mismo personal", que fueron aprobadas, como ya se ha indicado, el 09-02-1917, para su aplicación, con carácter experimental, durante 2 años, a partir de 01-04-1917.
- (12).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 6.- 1º grupo: Oficinas, revisores de billetes, agencias comerciales, inspectores de Movimiento, secciones V. y Obras y asentadores, jefes, subjefes y agregados a los depósitos, inspectores de M. Móvil (Madrid y Barcelona-Clot), oficinas de almacenes (Madrid, Alicante y Barcelona-C.). 2º grupo: Jefes de reserva, jefes de maquinistas, personal administrativo de los Depósitos (alistadores, capataces, guardas, etc.), personal administrativo de los Recorridos (encargados, alistadores, guardas, etc.), personal administrativo de

los talleres generales (delineantes, auxiliares, contra maestres, alisadores, ayudantes, guardas, repartidores, etc.). 3º grupo: Personal de las estaciones (jefes, factores, guarda-agujas, capataces, enganchadores, mozos, etc.), personal de trenes, personal del Pequeño Material (excepto operarios de talleres), personal del Servicio Eléctrico y Telégrafo, guardas de vía y obreros y obreros espec. de V. y O., - personal de almacenes, maquinistas y fogoneros, personal obrero de los Depósitos, Recorridos y Almacenes. 4º grupo: Talleres, Pequeño Material, Talleres V. y O. y Talleres Generales de M. y T. (Madrid y Clot) Este último grupo no disfrutaba de las ventajas de los otros 3, por considerar que sus cometidos no eran peculiares de la explotación propiamente dicha.

(13).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 4.- "Nota relativa a las reglas y condiciones para el ingreso y los ascensos del personal técnico y administrativo de la Compañía". Fecha, 10-04-1909.

(14).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 6.- Estudio del Subdirector Coderch, de fecha - 02-11-1914.

(15).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 6, cuadernillo 5.

(16).- La situación en Madrid en 1868 era la siguiente:

	<u>Varones</u>	<u>Mujeres</u>
Inhábiles para recibir instrucción	22%	25%
Saben leer y escribir	52%	29%
Saben leer	3%	6%
No saben leer ni escribir	23%	40%
(Fuente: Anuario administrativo y estadístico de Madrid Año 1868)		

(17).- Orden de Servicio de la Cª M.C.P. y O.E., de 08-01-1916.

(18).- Anº. de FF.CC. Año 1905.

(19).- A.C.A. M.Z.A. de 05-07-1912.

(20).- I.G.2 Nte. Arts. 15 a 28 y 45, 46 y 47, respectivamente.

(21).- En el "apéndice nº 3" a que se hace referencia en el art. 16 de la I.G.2, se indica, al referirse a las "notas de concepto del personal de las estaciones", que son "unos documentos muy importantes por la influencia que tienen en la elección y ascensos del personal" y que había que hacerlas bien. Estas notas de concepto eran establecidas - anualmente por determinados jefes y revisadas por otros de mayor rango, y valoraban distintas cualidades y comportamientos del agente. El sistema de "notas de concepto" pasó a Renfe, donde se han mantenido hasta los años setenta.

(22).- El "Reglamento para la corrección y separación del personal fijo de la Compañía, tanto de plantilla como de jornal", de 1917, entre las sanciones previstas para las faltas calificadas como "graves" establecía el descenso de categoría y sueldo.

- (23).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 4.- "Nota relativa a las reglas y condiciones - para el ingreso y los ascensos del personal técnico y administrativo de la Compañía".
- (24).- Por ejemplo, en sesión de 10-07-1862, acta nº 24, por el celo y abnegación desplegados en un accidente, un guardafreno es ascendido a conductor, además de concederle una gratificación de 2.000 r. Otro guardafreno es ascendido, por acuerdo de 04-09-1862 del Consejo de Administración, por el mérito contraído al salvar, "con riesgo de su vida" a una viajera caída entre andén y estribos. Por el celo y arrojo con que contribuyó a evitar el robo de un tren, es ascendido de clase un maquinista (A.C.A. M.Z.A. nº 6, de 24-03-1871). Con mucha frecuencia, cuando se premia con una gratificación en metálico, se acuerda también se tome nota en el Expediente personal del agente, "para sus adelantos".
- (25).- Estas normas suponen que los auxiliares, que ingresaban con sueldo de 1.000 ₡, para alcanzar la categoría máxima de oficial, 2.500 ₡, necesitaban 26 años, si no había postergación ni ascenso excepcional, teniendo en cuenta los 2 años anteriores al nombramiento de auxiliar:
- $$\frac{2.500 - 1.000}{125} \times 2 + 2 = 26 \text{ años.}$$
- Los jefes de negociado que iniciaran su carrera profesional con esa categoría, por poseer un título académico, si eran "medianía" tardaban 36 años en alcanzar el sueldo máximo, 6.000 ₡, dado que partían de 3.000 ₡:
- $$\frac{6.000 - 3.000}{250} \times 3 = 36 \text{ años.}$$
- (26).- A.C.A. M.Z.A. nº 8, de 05-07-1912.
- (27).- Datos y c. Nte. 1916. 2ª Parte. Págs. 37 y 38.
- (28).- A.H.R. Caja 49 y Caja 50 Cpta. 10, respectivamente.
- (29).- id. Caja 50 Cpta. 10.
- (30).- id. Caja 50 Cpta. 10.
- (31).- I.G.2 Nte. Cap. II, arts. 29 y 30.
- (32).- id. Cap. II, art. 31.
- (33).- id. Cap. II, art. 34.
- (34).- A.Cte. Nte., 27ª, de 07-06-1865. Se desestima la petición de indemnización de cesantía de un ex-jefe de sección, en atención a que ha dejado voluntariamente el servicio.
- (35).- id. 4ª, de 14-12-1864.
- (36).- A.C.A. M.Z.A. nº 2, de 17-01-1866.

- (37).- A.C.A. M.Z.A. n° 37, de 17-12-1868.
- (38).- id. n° 42, de 17-12-1860.
- (39).- id. n° 9, de 27-04-1865.
- (40).- id. n° 17, de 25-10-1872.
- (41).- id. n° 29, de 11-07-1861.
- (42).- Plantilla para 1858.- A.H.R.- A.C.A. M.Z.A. n° 11, de 26-02-1858.
- (43).- A.C.A. M.Z.A. n° 21, de 17-05-1861.
- (44).- id. n° 2, de 21-01-1863.
- (45).- "Adelante", n° 62, de 13-08-1912.- La revista indica que les ha visitado una comisión de empleados de las oficinas centrales pidiendo apoyo para que las compañías les conceda horario de 8 a 14; y añade que no es un capricho, que no pueden vivir con sus modestos haberes -veáse los anticipos que piden- y que con jornada continuada podrían hacer otro trabajo.
- (46).- "Adelante", n° 23, de 05-09-1911.- Carta dirigida al director de la revista, firmada por "Martingala", pidiendo, con motivo de la concesión hecha por M.Z.A. a determinado personal por la orden n° 195, que esta Compañía gratifique también a los empleados de estaciones de importancia, que por las exigencias de los Reglamentos y la carestía de las subsistencias en las grandes ciudades no pueden con sus mezquinos sueldos llegar a medio vivir con decoro.
- (47).- Las propias compañías hicieron ver al Gobierno, en algunas ocasiones, los perjuicios que se derivaban de las penas impuestas a los maquinistas. Así consta, por ejemplo, en A.Cte. Norte, 37ª, de 06-09-1865. En M.Z.A., el Consejo de Administración, en su reunión de 27-09-1960, acta n° 42, "vivamente preocupado" de las consecuencias que para los agentes y para la marcha de los servicios llevan consigo "los procedimientos judiciales y condenas sobre accidentes, en los cuales ninguna culpa tiene el personal, enterado de diferentes causas que con este motivo se están siguiendo contra dignos y celosos jefes y empleados de los diferentes Servicios, acuerda dirigir a S.M. una reverente exposición pidiendo a favor de todos los empleados sentenciados o encausados, el indulto de todas las penas personales o correccionales, sin perjuicio de los derechos a terceros". Y más adelante, en la misma sesión, acuerdan, "en vista de las numerosas bajas habidas en el Servicio de la Tracción, por salida, dimisión y emigración de maquinistas, a consecuencia de hechos que han impulsado al Consejo a implorar la Real clemencia", que un maquinista jefe pase a Francia para reclutar 12 alumnos maquinistas que puedan ser nombrados maquinistas de 2ª -clase.
- (48).- La U. Fvª., en su n° 19, de 01-12-1910, hace referencia al "infortuna-

do Domínguez, que ha encontrado la muerte en la flor de la edad" y ha dejado en la miseria viuda e hijos; y culpa a las compañías, pues aun cuando la ley de Policía de FF.CC. prohíbe andar por los estribos una vez el tren en marcha, los revisores se ven obligados a hacerlo si quieren hacer la revisión y no ser sancionados por la Empresa.

- (49).- A.C.A. M.Z.A. nº 31, de 11-06-1859.- En el nº 11 de La U. Fvª., de - 01-04-1910, se dice que los obreros de la vía muchas veces tienen que andar 15 y 20 Kms. para regresar al hogar.
- (50).- id. nº 10, de 24-02-1858, y siguientes.
- (51).- id. nº 31, de 11-06-1859.
- (52).- Memª. J.G.A. Nte., de 03-05-1914.
- (53).- Kilómetros y número de agentes, tomado de los correspondientes Anuarios de FF.CC., de E. de la Torre; publicación declarada de interés general por R. O. de 24-10-1894.
- (54).- Datos tomados de las correspondientes Memorias de las Juntas G. de A.
- (55).- Esta R. O. establecía el siguiente horario de atención al público:
- | | Pequeña
<u>velocidad</u> | Gran
<u>velocidad</u> |
|-------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 1 de abril a 30 de septiembre | 6 a 18 (12 hs) | 6 a 20 (14 hs) |
| 1 de octubre a 31 de marzo | 7 a 17 (10 hs) | 7 a 20 (13 hs) |
- (A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.)
- (56).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.
- (57).- A.C.A. M.Z.A. nº 21, de 26-11-1872.
- (58).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.
- (59).- En la reunión participaron los siguientes señores: Por Norte, Casares, Alvarez Antón, Burgaleta y Detié; por M.Z.A., Süß, Salto, Marry y Echevarría; por Andaluces, Jubera; por M.C.P. Loewi y Boix; por la Cª de Madrid a Salamanca, Loewi; por la de Lorca a Baza, Bobadilla a Algeciras y Los Blancos, Borrell.
- (60).- A.H.R. Caja 50 Cpta. 15.
- (61).- Gª. C. Hª. nº 2461, de 08-08-1903.
- (62).- "Adelante", nº 70, de 08-10-1912.
- (63).- Gª. C. Hª. nº 2801, de 08-09-1910.
- (64).- "Adelante", nº 26, de 05-10-1911.

- (65).- "Adelante", nº 27, de 15-10-1911.
- (66).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 1.
- (67).- A.C.A. M.Z.A. nº 13, de 08-11-1912.
- (68).- Carta de 30-07-1890, nº 975, del Subdirector Sr. Grebus al Jefe de Movimiento. A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.
- (69).- A.C.A. M.Z.A. nº 17, de 12-07-1865.
- (70).- Circular nº 51 (Circular antigua nº 175).
- (71).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.
- (72).- I.G.2 Nte. Cap. VIII, art. 68.
- (73).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.- Informe de Norte a M.Z.A. con motivo de las peticiones a la Federación Nacional Ferroviaria.
- (74).- id. Caja 49 Cpta. 9.- Informe de Norte a M.Z.A., fecha 30-09-1912.
- (75).- I.G.2, art. 15.
- (76).- La revista "Adelante", en su nº 5, de 05-02-1911, se refiere a estas gratificaciones dadas por Norte "por actos de notorio celo o probada honradez" y da 37 agentes premiados, con 10, 15 y 25 ₧ y uno con 100 ₧. La "Gaceta de los Caminos de Hierro" de 08-10-1912, nº 2901, hace referencia a la circular de gratificaciones dadas por Norte en agosto, según costumbre, por evitar robos, incendios, etc. y da 64 agentes premiados, por un total de 600 ₧, con gratificaciones comprendidas entre 5 y 30 ₧.- Creemos que este tipo de premio con publicidad pasó a Renfe, donde todavía en los años 60, periódicamente salía una circular de agentes premiados por actos meritorios, tales como "descubrimiento de rotura de carril", "evitar un incendio", etc.
- (77).- Traemos aquí el breve relato de un "acto heroico" protagonizado por una familia de obreros de la Cª del Norte: Un cabo de brigada con 30 años de servicio y jornal de 3,25 ₧; su esposa, guardabarrera, con 20 años de servicio y jornal de 1 ₧; y un hijo del matrimonio, un muchacho de 17 años, que trabajaba como peón temporero, con jornal de 2,25 ₧. A las 6 de la mañana del 9 de septiembre de 1911 (sangrientos sucesos de Cullera y Alcira) se concentró en los alrededores de la Estación de Alcira un grupo de revoltosos, que después de cortar los hilos del telégrafo, quisieron cortar la vía férrea, para lo cual intentaron que el citado cabo, que vivía en la casilla del paso a nivel más próximo a la estación, les facilitara herramientas; a lo cual se negó rotundamente el cabo, diciendo que si querían podían matarle. Ante la negativa, le maniataron, al igual que a la esposa y al hijo, derribaron las puertas del almacén, se apoderaron de las herramientas y cortaron la vía. Cuando momentos después apareció el tren correo 611 y

con la angustia de la catástrofe que iba a producirse, el muchacho logró escapar del grupo de foragidos y corriendo hacia el tren con los brazos abiertos en señal de alto, seguido por aquella chusma, que gritaba "matadlo", logró ser visto por el maquinista, que pudo parar el tren a muy pocos metros de donde la vía había sido cortada y evitar la tragedia.

(78).- I.G.2, arts. 45 y 46.

(79).- Instr. pers. vía.

(80).- Los premios concedidos por M.Z.A. por actos de honradez y celo y en el desempeño del cargo, en los años 1915, 1916 y 1917, fueron:

<u>Año</u>	<u>Nº de agentes</u>	<u>Ptas.</u>
1915	140	3.507
1916	174	2.643
1917	289	7.174

(A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.)

(81).- I.G.2, art. 20.

(82).- id. art. 47.

(83).- A.H.R. Caja 50 Cpta. 16.- Este Reglamento fue preparado por la Compañía a petición del Ministro de Fomento, de conformidad con sugerencia hecha en el informe preparado por el Instº de Reformas Sociales tras la huelga de julio de 1916.

(84).- Regtº. Correcc. Norte, art. 7.

(85).- id. art. 11.

(86).- id. art. 18.

(87).- id. art. 16.

(88).- A.H.R. Caja 50 Cpta. 15.- Informe del Ingeniero Jefe de Explotación al Administrador Comisionado.

(89).- id. Caja 50 Cpta. 15.- Informe, de 07-09-1903 al Administrador Comisionado, e informe, de 09-09-1903, al Director de la Compañía.

(90).- id. Caja 50 Cpta. 15.- Circular nº 4, de 20-12-1895.

(91).- A.C.A. M.Z.A. nº 28, de 15-05-1858.

(92).- id. nº 63, de 03-11-1858.

(93).- id. nº 63, de 14-12-1859.

(94).- id. nº 15, de 14-10-1881.

- (95).- A.C.A. M.Z.A. nº 6, de 04-04-1874.
- (96).- id. nº 8, de 10-02-1859 y nº 14, de 16-03-1859, respectivamente.
- (97).- id. nº 28, de 21-09-1864, ambos casos.
- (98).- id. nº 37, de 29-06-1858.
- (99).- id. nº 26, de 07-08-1862.
- (100).- id. nº 6, de 15-03-1872.
- (101).- id. nº 17, de 14-10-1871.
- (102).- id. nº 17, de 21-04-1868.
- (103).- Anejo nº 3 a la Orden de Dirección nº 105, de 24-12-1912, de la Cª del Norte.
- (104).- A.C.A. M.Z.A. nº 16, de 05-07-1866.
- (105).- id. nº 31, de 30-07-1861.
- (106).- id. nº 16, de 23-07-1875.- El pagador que produjo esta vacante, J. Catá, no tenía depositada fianza; pero, en cambio, su sueldo era de 9.000 reales.
- (107).- id. nº 18, de 30-08-1875.
- (108).- id. nº 1, de 07-01-1871.
- (109).- A.Cte. Nte. 33ª, de 26-07-1865.
- (110).- id. 34ª, de 28-07-1865.
- (111).- id. 51ª, de 29-12-1865.
- (112).- A.C.A. M.Z.A. nº 8, de 07-04-1899.
- (113).- Tras acordar el cese del cajero Cayetano Benítez Parodis, el Consejo, en sesión de 11-07-1861, encargó a 4 de sus Administradores -Salamanca, Moreno, Udaeta y Bäuer- propusieran la persona que hubiera de reemplazar al cesado. Veinte días más tarde, los miembros de esta comisión propusieron al hombre de que ahora tratamos, y que desde julio del año anterior prestaba servicio en la Compañía, como encargado, con otros dos más, de las expropiaciones correspondientes a la construcción de la línea de Madrid a Zaragoza. El Consejo, de acuerdo con la propuesta, acordó nombrar a Carlos Valcárcel cajero central, con sueldo de 20.000 r. y fianza de 60.000 (A.C.A. M.Z.A. nº 31 de 30-07-1861)
- (114).- A.C.A. M.Z.A. nº 11, de 19-05-1899.

- (115).- A.C.A. M.Z.A. nº 6, de 11-03-1898.
- (116).- id. nº 19, de 12-08-1898.
- (117).- id. nº 12, de 26-05-1899.
- (118).- id. nº 22, de 06-10-1899.
- (119).- id. nº 2, de 24-01-1902.
- (120).- id. nº 5, de 01-02-1860.
- (121).- A.H.R. Caja 50 Cpta. 12.
- (122).- id. Caja 50 Cpta. 12.- Carta de 02-11-1917, al Subdirector Sr. Cardenal.
- (123).- id. Caja 53 Cpta. 33.
- (124).- A.Cte. Nte. nº 56, de 31-01-1866.
- (125).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.- Nota de Norte a M.Z.A., de 19-09-1912.
- (126).- Datos y c. Nte. 1916. 2ª Parte. Pág. 41.
- (127).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.- Nota de Norte a M.Z.A., de 19-09-1912.
- (128).- Instr. pers. vía.
- (129).- La U. Fvª., nº 2, de 01-07-1909.
- (130).- id. nº 6, de 01-11-1909.
- (131).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.
- (132).- A.C.A. M.Z.A. nº 9, de 16-02-1859.
- (133).- En definitiva, después de la reunión del Consejo de 27-06-1873 siguieron admitiéndose retenciones; y así, en el acta nº 17 correspondiente a la sesión celebrada el 23-10-1873, tras el prolongado período de verano sin reuniones del Consejo, se recoge, entre las resoluciones tomadas por el Director de acuerdo con los Administradores residentes en Madrid, la no aplicación de los acuerdos vigentes sobre retenciones judiciales, a, nada menos, que 19 empleados.
Por otro lado, en sesión de 20-02-1874, el Consejo concedió a un Oficial 1º de Tracción un plazo improrrogable de 2 meses para solventar los 11.257 reales que adeudaba a varios compañeros de su servicio. Al final fue dado de baja, a partir de 01-06-1874, por no haber pagado estas deudas.

CAPITULO 3

LAS CONDICIONES ECONOMICAS

3.1. SUELDOS Y JORNALES

Por la plantilla nominal de la Compañía de M.Z.A. del año 1858, conocemos los sueldos que esta Compañía asignó a su personal en aquella fecha. No conocemos, en cambio, la cuantía de los jornales, al no estar incluido este personal en la plantilla y sólo a través de datos esporádicos podemos llegar a tener una cierta información sobre el particular.

Los sueldos fijados en esta plantilla, son los siguientes:

Ingeniero Jefe de Vía y Obras	96.000 reales
Ingeniero Jefe Tracción y Material	76.000 "
Jefe de la Explotación	60.000 "
Jefe de Contabilidad General, I. y E.	48.000 "
Ingeniero Jefe de División de Vía y Obras	48.000 " (Hay 2)
Jefe de Movimiento	32.000 "
Jefe de Tracción	32.000 "

Son lo que pudieramos llamar "altos jefes" (Falta el Director, que no figura en plantilla y cuyo sueldo estaba, sin duda, por encima de los 100.000 r.).

El Secretario del Consejo, cargo de confianza, tenía sueldo de 30.000 r. De éste, se salta al Jefe de Talleres de Aranjuez con sueldo de 25.000 r., al Jefe de Almacenes, con 24.000 r. y al Subjefe de Tracción, también con 24.000 r.

Sigue luego el sueldo de 20.000 r., que tienen asig-

nado jefes de menor nivel, como el de Contabilidad, el de Intervención y Estadística, los Jefes de Sección de Vía y Obras de 1ª clase, los de Depósito de 1ª clase y los Jefes de Maquinistas.

Los sueldos siguientes de 18.000, 16.000 y 15.000 reales, corresponden todavía a personal de jefatura, como Jefes de Sección de V. y O. de 2ª clase, Jefe de Depósito de 2ª clase, Inspectores, etc.

Son en definitiva 45 personas, de una plantilla de 772 plazas, las que tienen asignados sueldos que van de 96.000 a 15.000 r. anuales.

Los sueldos inferiores corresponden a las categorías que, agrupadas por Servicios, indicamos seguidamente:

VIA Y OBRAS

Ayudante de 1ª	12.000 r.
Ayudante de 2ª	10.000 r.
Ayudante de 3ª	8.000 r.
Asentador de 1ª	7.500 r.
Asentador de 3ª	5.500 r.
Vigilante de 2ª	6.500 r.
Vigilante de 3ª	5.500 r.

TRACCION Y MATERIAL

Subjefe de Depósito	12.000 r.
Maquinista de 1ª clase	10.800 r.
Maquinista de 2ª clase	9.600 r.
Maquinista de 3ª clase	7.200 r.
Fogonero de 1ª clase	6.600 r.

Fogonero de 2ª clase	6.000 r.
Engrasador	3.600 r.

EXPLOTACION

Jefes de Estación (Excluidos el de Madrid y el de Alicante, que tienen 16.000 r.)	Entre 12.000 y 5.000 r.
Subjefes de Estación	Entre 10.000 y 6.000 r.
Factor Principal (Salvo alguna excepción)	6.000 r.
Factor (Salvo alguna excepción)	5.000 r.
Telegrafista (Salvo alguna excepción)	3.600 r.
Guardagujas	3.600 r.
Celador (De telégrafo)	4.000 r.
Conductor	6.000 r.
Guardafreno	5.000 r.

OTRAS CATEGORIAS

Personal de Oficinas, con deno- minaciones diversas, como Ofi- cial, Empleado, etc.	Entre 6.000 y 5.000 r.
lo más corriente, pero otros mayores	
Auxiliar	4.000 r.
Revisores de Billetes	5.000 r.
Ordenanzas, Porteros, Mozos, Guardas	Entre 3.600 y 2.880 r.

Por lo que a jornales se refiere, según ya se ha indicado, sólo disponemos de datos sueltos; pero parece oscilaban entre 16 reales -más bien alto- y 9 reales. (Se da, además, el caso de las Guardabarreras, familiares de agentes, que

habitan en casillas de la Compañía y perciben jornal de 1 ó 2 reales; y las Mujeres de Limpieza, también con jornales muy bajos).

La primera observación que cabe hacer a la vista de los datos que anteceden, es las grandes diferencias existentes entre los sueldos de los diversos cargos; de modo que el sueldo más alto, excluido el del Director, y que es el del Ingeniero Jefe de Vía y Obras, 96.000 reales, era 33,33 veces superior al más bajo, 2.880 r., asignado a Mozos, Guardas, Porteros, etc. Aparte de esta enorme diferencia entre sueldos máximo y mínimo, diferencia que sería aún mayor si comparásemos sueldo máximo con jornal mínimo, son también notables las diferencias que se dan entre los altos sueldos, como puede ser entre 1º y 2º jefe. Así, el Ingeniero Jefe de Tracción y Material tiene un sueldo que es superior al doble del sueldo del Jefe de Tracción, que le sigue inmediatamente en la escala de puestos (76.000 r. el 1º y 32.000 r. el 2º). El Ingeniero Jefe de Vía y Obras, con 96.000 r., tiene asignado exactamente el doble que cada uno de los Ingenieros de División de Vía y Obras. Ver apéndices 58 a 61).

Hemos de indicar, por otro lado, que en esta plantilla de 1858 de M.Z.A., el sueldo que afecta a mayor número de trabajadores, 141, es el de 6.000 reales. Sigue luego el de 3.600 r., correspondiente a 129 agentes, y después el de 5.000 r., con 82 agentes. En definitiva, en estos momentos, el 45,49% del personal de sueldo, tiene un sueldo medio de 4.887,5 reales.

Y ahora hemos de adelantar ya, que, en términos generales, estos sueldos se mantuvieron invariables durante muchísimos años, prácticamente hasta comienzos de siglo, en que se conceden algunas mejoras; a las que seguirían las otorgadas por las grandes subidas de precios derivadas de la Gue-

rra de 1914. No obstante ser ésto así globalmente, vamos a ver variaciones que se dieron en uno u otro sentido y aspectos diversos de la cuestión salarial.

Siguiendo con la Compañía de M.Z.A., tenemos referencia de algunas subidas de sueldo en fechas próximas al establecimiento de la plantilla de 1858. La primera subida de carácter general que conocemos, a mediados de 1860, afecta a un grupo muy reducido, los Ayudantes de Vía y Obras, y está basada en la escasez de personal facultativo; por lo que ante el temor de que puedan abandonar la Compañía para pasar a otras empresas que les remunere mejor, a los de 1ª clase se les pasa de 12.000 a 16.000 r. y a los de 2ª, de 10.000 a 12.000. (1)

Otro grupo, también muy pequeño, al que se eleva el sueldo, es el de Revisores de Billetes, que en la plantilla de 1858, con 4 plazas previstas, tiene fijado el de 5.000 reales. Diez años más tarde se estima que este personal no está debidamente remunerado y el Consejo aprueba: 1 plaza de 8.000 r., 1 de 7.000, 2 de 6.500 y 5 de 6.000 r. (2) Hay ahora, pues, 4 clases de Revisores, frente a la clase única de la plantilla de 1858, y además la clase más baja tiene sueldo superior al de 1858. No obstante, el hecho de que sean tan pocos los agentes de este cargo quita importancia a la subida.

Frente a los casos que acabamos de ver, se producen otros de sentido contrario, que afectan, además, a un número mucho mayor de agentes.

Uno de ellos es el de los Guardafrenos, que en la citada plantilla de 1858 aparecen con una única clase y sueldo de 5.000 reales. Pero 3 años más tarde se aprueba la creación de dos clases, manteniendo el sueldo de 5.000 r. para los

de 1ª y fijando el de 4.000 para los de 2ª, que debían representar los 2/5 del total de la categoría. Como la 2ª clase sería categoría obligada para ascender a la 1ª, esta medida supone en realidad un descenso salarial, aunque sea de forma un tanto indirecta. (3) Años más tarde nos encontramos con Guardafrenos de 3 clases y sueldos entre 5.000 y 3.500 r. Se ha producido, por tanto, un descenso aún mayor. (4) A finales del 73 aparecen guardafrenos con sueldos de 5.000, 4.500, 4.000 y 3.600 r. (5) A principios del 79, hay de 1ª clase, con 5.000 r.; de 2ª, con 4.000 r.; de 3ª, con 3.600 r. y de 4ª con 2.920 r. (6) No sabemos durante cuánto tiempo existió este último grupo de 4ª clase y tan bajo sueldo, pero creemos debieron ser raros los casos de guardafreno con sueldo tan pequeño, propio más bien de mozos. El que sí se mantuvo durante muchos años y afectó a muchos guardafrenos fue el sueldo de 3.600 reales (900 ₧). Así, por ejemplo, en un cuadro de movimiento de personal recogido en el acta nº 19, de 12-08-1898, del Consejo de Administración, aparecen nada menos que 19 guardafrenos de 3ª con 900 ₧ de sueldo.

Según un estudio de 1911, (7) la situación del personal inferior de trenes era la siguiente:

RED	CATEGORIA	AÑO 1900		AÑO 1908		AÑO 1911	
		SUELDO	Nº AGENT.	SUELDO	Nº AGENT.	SUELDO	Nº AGENT.
A N T I G U A	Guardafreno 1ª	1.250	100	1.250	110	1.250	134
	Guardafreno 2ª	1.000	140	1.125	110	1.125	135
	Guardafreno 3ª	900	170	1.000	120	1.000	96
	Guardafreno 4ª	-	-	900	170	900	90
	Mozo Tren	-	-	-	-	900	155
	TOTAL AGENTES	410		510		610	

RED	CATEGORIA	AÑO 1900		AÑO 1908		AÑO 1911	
		SUELDO	Nº AGENTES	SUELDO	Nº AGENTES	SUELDO	Nº AGENTES
CATALANA	Guardafreno 1ª	1.320	57	1.320	66	1.320	56
	Guardafreno 2ª	-	-	1.200	28	1.200	40
	Mozo Tren	1.080	80	1.080	114	1.080	118
	TOTAL AGENTES	137		208		224	

Por tanto, en 1911, en la Red Antigua, el guardafreno de 1ª, nivel superior de este cargo, tenía el mismo sueldo que el guardafreno de clase única en 1858. En la Red Catalana, en cambio, el sueldo de guardafreno de 1ª era un poco más alto.

La propuesta que se hacía en este estudio, que buscaba unificar ambas Redes, además de mejorar al personal, y que tenía en cuenta la situación en la Compañía del Norte, era:

- Guardafreno 1ª, 1.350 ₧, como en Norte, o 1.375, por ser múltiplo de 125.
- Guardafreno 2ª, 1.200 ₧, como en Red Catalana, o 1.250, por ser múltiplo de 125.
- Mozo de Tren Ascenso, 90 ₧ mes 1.080
- Mozo de Tren Entrada, 82,5 ₧ mes 990

En el año 1912, según la revista "Adelante", en la Red Catalana, los guardafrenos de 1ª tenían 1.320 ₧ y los de 2ª 1.200. (8)

Podemos concluir, pues, diciendo que la situación de sueldos de 1858, de este personal de M.Z.A., no mejoró hasta bien entrado el siglo XX; e incluso que empeoró para el per-

sonal nuevo, al anteponer a los primitivos sueldos otros inferiores.

Y esto que acabamos de ver con cierto detalle en el personal inferior de trenes, se dio, en general, en las otras categorías.

Así, dentro también del personal de Trenes, la categoría de Conductor, con clase única y sueldo de 6.000 r. en la plantilla del 58. Diez años más tarde, con varios niveles, los sueldos se mueven entre 6.000 y 5.000 reales (1.500 y 1.250 Ptas., respectivamente). En 1900, con tres clases, los sueldos son 1.750, 1.500 y 1.375 Ptas.; más altos, por tanto, que los anteriores. La propuesta hecha con motivo del estudio de 1911 antes citado, es de 2.000, 1.750 y 1.497 Ptas.

Por lo que se refiere al personal superior de estaciones, en la plantilla de 1858 los sueldos de los Jefes de Estación están perfectamente determinados por la clase de la estación: Desde 16.000 reales en las dos de 1ª clase (Madrid y Alicante) hasta 5.000 r. en las de 6ª clase. En aquel momento el sueldo más frecuente era el de 6.000 r., que correspondía a las estaciones de 5ª clase, a la que pertenecían más del 50% (17 de las 31 entonces existentes). En los años siguientes, este sueldo de 6.000 r. siguió siendo el correspondiente a mayor número de jefes de estación; si bien en la década de los años setenta fue rebajado a 5.998 reales, sin duda para eludir el pago del Impuesto de Utilidades. (9)

Hacia 1868 empiezan a aparecer sueldos intermedios con respecto a la escala primitiva de 1858: 7.000 r., 6.500 r. ... (10)

Por otro lado, después de la plantilla del 58, en que se fija 16.000 reales a los Jefes de Estación de Madrid y

de Alicante, 1ª clase, no volvemos a encontrar este sueldo en ningún jefe de estación, cuyo sueldo máximo se sitúa en 14.000 r. (11) En los años setenta aparece el Jefe de Estación Principal con 14.000 y con 13.000 r.; el de 1ª con 12.000 y 11.000 r.; el de 2ª, con 10.000 y 9.500 reales... (12) Estos sueldos siguieron manteniéndose durante todo el siglo XIX (13) y llegaron hasta el XX.

En un ante-proyecto de unificación de sueldos del personal de estaciones de las dos Redes, de mayo de 1911, se indica que por lo que se refiere a Jefes de Estación ya está unificado, salvo que en la Red Antigua existen todavía algunos Jefes con 1.250 ₧ "cuyo sueldo deberá continuar amortizándose". (14)

En la Red Catalana, hacia 1910 había nueve tipos de sueldo para este personal: Desde 3.500 y 3.250 ₧ para los Jefes de Estación Principal, hasta 1.497 ₧ para los Jefes de Estación de 3ª de Entrada. (15)

En cuanto al personal de factoría y de telégrafo, en la plantilla de 1858 y salvo raras excepciones, los sueldos son: 6.000 r. el Factor Principal, 5.000 r. el Factor, y 3.600 r. el Telegrafista.

En el año 68 siguen existiendo los Factores con 5.000 r., pero aparecen también muchos con 4.500 y con 4.000; lo que supone, como ya hemos visto anteriormente, un descenso salarial. Los Telegrafistas siguen teniendo, en general, 3.600 reales. Por otro lado, los Factores-Telegrafistas (antes casos raros) empiezan a ser abundantes. Sus sueldos van de 5.500 r. a 3.600. Más adelante nos encontramos con que a los de 3.600 r. se les denomina "a disposición", que ascienden a Factor-Telegrafista de 3ª clase, con 4.000 r., y que antes han sido "Aspirantes de 1ª" con 2.920 r. (16) A fi-

nales de siglo siguen manteniéndose los mismos sueldos que 30 años atrás: 1.497 ₧ los de 1ª, 1.250 los de 2ª y 1.000 los de 3ª. (17)

Hacia 1911, en la Red Catalana, los sueldos de las categorías que estamos analizando son: Factor Principal, 2.500 y 2.250 ₧; Factor, entre 2.000 y 1.250 ₧. Hay, además, Auxiliares con 1.080 ₧ y Expendedores con 900 ₧.

Al estudiar la unificación en ambas Redes, en el indicado año 1911, se propone amortizar el sueldo de 1.000 ₧, existente en la Red Antigua, para que el sueldo mínimo de Factor sea de 1.125 ₧; crear este sueldo en la Red Catalana, amortizando los Auxiliares; y reemplazar las Expendedoras por Factores. (18) Hay, pues, una tendencia a eliminar los sueldos más bajos.

En cuanto al personal inferior de estaciones, es más difícil conocer su situación, dado que en muchos casos tienen fijado jornal, en vez de sueldo. No obstante, su trayectoria debió ser similar a la del personal superior.

Hemos visto que en la plantilla de 1858, los que tenían sueldo estaban por debajo de las 1.000 ₧ (3.600 r. los Guardagujas, y entre esa cantidad y 2.880 r. los Mozos, Porteros, etc.). Cincuenta años más tarde, la situación no parece hubiese variado gran cosa; pues los Guardagujas siguen teniendo 900 ₧ (Hay Guardagujas-Telegrafistas con 1.000 ₧). Los Enganchadores y los Mozos tienen 2,50 de jornal; los Guardabarreras hombres, entre 2,25 y 2 ₧; las Guardabarreras mujeres que cuidaban pasos a nivel durante el día, 0,25 ₧; la mayoría de las Mujeres de Limpieza 500 ₧ anuales (Sólo 5 de ellas cobran más).

En la Red Catalana, parece que algunas categorías es-

taban mejor remuneradas. Los Guardagujas, 1.080 Pts. -los de Barcelona- y 900. Los Enganchadores, 1.080 y 990 Pts. Los Mozos de Enganches 900 Pts. Los Guardabarreras hombres, 990 y 900 Pts. y las Guardabarreras mujer 360, 270 y 180 Pts. (Por tanto, entre 1 Pts. y 0,50). Las Mujeres de Limpieza, en cambio, en conjunto estaban peor pagadas, al tener sueldos de 540, 360, 270, 180 y 90 Pts.

Las conclusiones a que se llega en el estudio de unificación de las condiciones de este personal en ambas Redes, en mayo de 1911, son, en primer lugar, fijarles jornales, en previsión de que el Impuesto de Utilidades pudiera extenderse a sueldos inferiores a las 1.500 Pts. Los jornales que se acuerdan son:

- Capataces, de 5 a 4 Pts. y Subcapataces de 4 a 3,25.
- Guardagujas, de 3,25 a 2,75.
- Porteros y Vigilantes, de 3,5 a 2,75 (En la Red Antigua debería ir amortizándose los sueldos que entonces tenían, especialmente los de 1,75 y 2 Pts.).
- Mozos de Estación y Ordenanzas, 2,75 y 2,5 (Amortizar también en Red Antigua los de 2,25 y 2 Pts.).

La trayectoria seguida en la asignación de sueldos en el Servicio de Explotación, debió darse, más o menos, en los otros Servicios.

Así, en Material y Tracción, los datos que conocemos son los siguientes:

PLANTILLA DE 1858

Maquinista de 1ª clase	10.800 r.
Maquinista de 2ª clase	9.600 r.
Maquinista de 3ª clase	7.200 r.

Fogonero de 1ª clase	6.600 r.
Fogonero de 2ª clase	6.000 r.
Engrasador	3.600 r.

Ahora bien; hay que advertir que mientras existen maquinistas de las tres primeras clases (13 de 1ª, 13 de 2ª y 21 de 3ª), no figura en esta plantilla ningún Fogonero de 1ª clase, aun cuando se prevé sean 13, y existen, en cambio, 62 Fogoneros de 2ª clase, con 6.000 r. de sueldo.

En el seguimiento que hemos hecho de los cuadros de movimiento de personal en los años siguientes, apenas si encontramos algún caso, muy excepcional, de Fogonero de 1ª clase con 6.600 r.; (19) pues enseguida aparece únicamente "Fogonero", sin clase por tanto, y el sueldo es de 6.000 r., que fue el que se asignó al de 2ª clase.

Luego, hacia 1868, empezamos a encontrar Fogoneros de tres clases: 1ª, 2ª y 3ª; con 6.500, 6.000 y 5.500 reales, respectivamente. (20) (El número de Fogoneros de cada clase, era: de 1ª, 16; de 2ª, 76; y de 3ª, 16) (En el año 70, el sueldo de 6.000 r. de los Fogoneros de 2ª fue rebajado 12 r., sin duda para que quedasen fuera del Impuesto de Utilidades). (21)

Vinieron luego las huelgas de Maquinistas y Fogoneros de 1872; y una de las consecuencias de la desarrollada en M.Z.A. fue que el Consejo de Administración de esta Compañía acordase, con efectos de 26-12-1872, los siguientes aumentos:

Maquinista de 1ª clase	300 r. mensuales
Maquinista de 2ª clase	200 r. "
Maquinista de 3ª clase	200 r. "
Fogonero de 1ª clase	150 r. "

Fogonero de 2ª clase	100 r. mensuales
Fogonero de 3ª clase	50 r. "

Esta subida en los sueldos llevaba aparejada la correspondiente rebaja en las primas de este personal. (22)

Los nuevos sueldos son:

Maquinista de 1ª clase	14.400 r.
Maquinista de 2ª clase	12.000 r.
Maquinista de 3ª clase	9.600 r.
Fogonero de 1ª clase	8.400 r.
Fogonero de 2ª clase	7.200 r.
Fogonero de 3ª clase	5.988 r.

Pero pasado no mucho tiempo (mediados de 1875 o antes), aparece el Fogonero Auxiliar, con 5.000 r. (23) Se produce el mismo fenómeno que hemos visto en otras categorías: Aparición de una nueva clase inferior.

Más adelante, en el año 1881, y sin que sepamos cómo se ha llegado a ello (quizá esté relacionado con los valores de las primas), encontramos los sueldos siguientes: Maquinista de 1ª clase, con 12.000 r.; de 2ª con 9.600 y de 3ª, con 8.400 r. Fogonero de 1ª con 7.200 r.; de 2ª con 5.988 y de 3ª con 5.000. (24) Se ha retrocedido y algún sueldo vuelve a ser igual que en 1858; mientras que otros son superiores y otros inferiores a los de aquella fecha. Hay una mayor dispersión.

Después del citado año 1881 no tenemos información sobre el sueldo de Maquinistas y Fogoneros; porque en las actas del Consejo de Administración no se reflejan ya los cuadros de movimientos de personal y únicamente se hace referencia a que han sido aprobados. No obstante, creemos poder

afirmar que se mantuvieron los sueldos últimamente indicados, a juzgar por los que se van asignando a Jefes de Maquinistas, Subjefes de Depósito y Jefes de Depósito, o a los Agregados a Tracción. Así, en el 87, es nombrado Subjefe en el Depósito de Madrid, un Jefe de Maquinistas cuyo sueldo es de 3.500 ₧ (14.000 r.) (25) En el 1890 encontramos Agregados a Tracción (Técnicos ayudantes de la Jefatura) con sueldos de 3.600 y 3.500 ₧. (26) Tenemos también la información de la concesión de pensión a un Maquinista de 2ª clase cuyo último sueldo ha sido 2.400 ₧. (9.600 r.). (27)

Pasados los años, los sueldos parece siguen siendo similares: En 1908, el Subjefe de Depósito de Clot E. Calmels, que tiene 3.500 ₧ de sueldo, es nombrado Jefe de Depósito de Port-Bou con 4.000 ₧; la vacante que deja es cubierta, con 3.500 ₧, con un Jefe de Maquinistas del mismo Depósito, que tenía sueldo de 3.613 ₧, pero que queda compensado en la bajada de sueldo por el aumento de las primas. (28) Los mismos sueldos de 4.000 ₧ Jefe de Depósito y 3.500 Subjefe de Depósito, los encontramos en mayo de 1908, febrero de 1912, diciembre de 1913... (29)

(Ver apéndice 62 con sueldos y jornales de algunos - cargos, en la Red Antigua, en 02-07-1912).

Por lo que se refiere a los sueldos del personal de jefatura, desde el Director hasta los que pudiéramos considerar mandos intermedios o colaboradores de los altos jefes, no es fácil llegar a unas conclusiones de carácter general, por ser muchos los factores que intervienen en las distintas circunstancias: El elemento personal; ésto es, la persona concreta que es designada para ocupar un puesto, es un factor importantísimo. La valía y capacidad que, en principio, se le atribuye; los resultados de su gestión... Otro factor que dificulta las comparaciones en distintos momentos o respecto

a puestos semejantes, es la propia organización de la Compañía, que a través del tiempo sufre diversas transformaciones: de disgregación de funciones o el caso contrario de agrupación; forma distinta de relación entre servicios; relaciones más o menos directas entre los distintos niveles; mayor o menor número de colaboradores o ayudantes... El crecimiento de la red que, lógicamente, va dando lugar a un mayor número de puestos de jefatura, incide también. La misma situación económica de la Compañía influye, sin duda también a la hora de señalar un sueldo u otro. El mayor trabajo o aumento de responsabilidades, sea por el crecimiento del tráfico, sea por acumulación de cometidos o por cualquier otro motivo, es tenido también en cuenta.

De todos modos, consideramos interesante hacer un cierto análisis de los sueldos de este personal.

Comenzando por el puesto de Director, nos encontramos que al cesar en este puesto el Sr. Prompt, al finalizar el año 1865, se le abona como sueldo del mes de diciembre 12.666,66 r.; lo que nos da un sueldo anual de 152.000 reales. (30)

Acordada la supresión del cargo de Director General y nombrado con fecha 14-05-1866, el Sr. Lemasson Director de la Explotación, se le asigna sueldo de 100.000 reales. Cuando un año más tarde presente la dimisión, se le subirá el sueldo, con efectos retroactivos de 01-01-1867, a 120.000 r., y además se contemplará la concesión de una gratificación en virtud de las mejoras realizadas; (31) gratificación que en la misma sesión quedó fijada en 50.000 r. y que para cada uno de los siguientes ejercicios de 1867 y 1868 fue de 10.000 francos.

A su sucesor, Sr. Montesino, nombrado Director de los

Servicios de la Explotación y de la Construcción en sesión de 09-12-1869, se le señaló sueldo de 100.000 r. Desde enero de 1877 (32) su sueldo fue de 160.000 r. (40.000 ₧) sin que tengamos constancia de subidas intermedias en ese intervalo de 7 años. Sí sabemos que se le concedieron sendas gratificaciones de 100.000 r. los años 72, 73, 74 y 75, al menos.

En 1897, otro Director, Grebus, fue nombrado con sueldo de 25.000 ₧ más 15.000 francos. (33)

A Süß, sucesor de Grebus, se le asignó, el 10-03-1899 sueldo de 30.000 ₧. Cuando 9 años más tarde causó baja como Director, se le concedió, en atención a sus "relevantes servicios" a la Compañía durante 30 años y sobre todo los prestados como Director, una indemnización de 150.000 francos. Además fue nombrado Ingeniero Consultor en el Comité de París, con sueldo de 30.000 francos. (34)

A Maristany, español y procedente de la Compañía de T.B.F., que era Administrador Comisionado en la Red Catalana, al nombrarle Director de la Compañía tras la baja de Süß, el 01-02-1908, con restablecimiento de la antigua organización, se le fijó sueldo de 50.000 ₧. (35)

Son, como se ve, sueldos exorbitantes, y eso sin tener en cuenta las gratificaciones que muchas veces se les concedía y de las cuales trataremos en su momento. Con el sueldo de Maristany, por ejemplo, se podía pagar el de 50 Guardafreños de 3ª clase de la Red Antigua.

Poco después de la designación de Maristany como Director General, fue nombrado un Director General Adjunto, Peironcely, con sueldo de 30.000 ₧ más 4.000 ₧ para casa; y 3 Subdirectores, a cada uno de los cuales se le asignó sueldo de 22.000 ₧ más 3.000 para casa. (36) Son también

sueldos muy altos, pero a la vez hay una gran diferencia con respecto al del Director General: El de Subdirector, teniendo en cuenta la asignación por vivienda, es la mitad que el - del Director General.

En 1908, el sueldo de Subdirector viene a ser semejante al del Ingeniero Jefe de Vía y Obras en 1858, cuando éste iba inmediatamente después del Director, al que relevaba en sus ausencias. Ahora, en 1908, después del Director General hay un Director General Adjunto y 3 Subdirectores, pero la Compañía es muchísimo mayor: 3.650 Kms. de red, frente a los 455 Kms. de 1858.

Sueldo de 25.000 ₧ tenía también, en 1899, el Subdirector e Ingeniero Jefe de Material y Tracción Thomas Cuevas. En la plantilla de 1858 el puesto de Ingeniero Jefe de Tracción y Material ocupaba en la escala salarial el lugar 3º (tras el Director y el Ingeniero Jefe de Vía y Obras) y tenía asignado un sueldo de 76.000 reales (18.000 ₧).

El Ingeniero Jefe de Explotación, que en la plantilla de 1858 ocupaba el 4º lugar con 60.000 r., en 1902 tenía señalado un sueldo de 18.000 ₧ más 3.000 para casa.

Desde estos altos sueldos de Directores y primeros Jefes, la escala va descendiendo hasta llegar a las 4.000 - 3.000 ₧ de Inspectores, Agregados, Jefes de Estación de 1ª clase, etc. Como un ejemplo de esta graduación, a la vez que de la no coincidencia forzosamente entre puestos similares, en función seguramente de la persona que ocupa el puesto, damos en Apéndice 63 el organigrama del Servicio de Material y Tracción en el año 1913, con los sueldos señalados en cada caso. (37)

En apéndice 64 facilitamos una amplia relación de

sueldos, ordenados de menor a mayor, a partir de 6.000 Ptas y referida a los años comprendidos entre 1885 y 1917; y en apéndice 65 damos los sueldos que disfrutaban los principales Jefes de la Red Antigua en 02-07-1912.

Analizada la cuestión de sueldos y jornales en la Compañía de M.Z.A., de la que, como ha podido apreciarse, contamos con bastante información, vamos a tratar de conocer, en la medida de lo posible, cuál era la situación al respecto en otras compañías.

Por lo que a Norte se refiere, disponemos de una buena información para el año 1865, recogida en los correspondientes cuadros de personal. (38) En esta fecha la Compañía tiene ya en explotación la línea completa Madrid-Irún y su red es de 752 Kms. Estos cuadros presentan tres grandes grupos de personal: Servicios Centrales, Servicio de Material y Explotación, y Servicio de Vía y Obras; y encontramos los siguientes sueldos:

- Director 96.000 r.
(Además 42.000 r. como indemnización)
- Ingeniero Jefe de Material
y Explotación 80.000 r.
- Ingeniero Jefe de V. y O. ... 80.000 r.

Hemos de advertir que en cada dependencia aparece junto al importe total de los sueldos, una cantidad como indemnización, aunque desconocemos el reparto de la misma entre los miembros de la dependencia; por lo que es de suponer que tanto el Ingeniero Jefe de Material y Explotación como el de Vía y Obras, percibirían además del sueldo alguna cantidad por el citado concepto.

Las escalas completas de sueldos que reflejan los

cuadros citados aunque sin hacer referencia expresa a los puestos de trabajo que corresponden son:

SERVICIOS CENTRALES

Nº DE AGENTES		REALES SUELDO
1	a	96.000
1	a	51.000
3	u	36.000
1	a	32.000
3	a	24.000
1	a	20.000
2	a	18.000
1	a	16.500
1	a	16.000
2	a	15.000
1	a	13.500
4	a	12.000

Nº DE AGENTES		REALES SUELDO
2	a	10.800
2	a	9.000
5	a	8.600
7	a	8.400
1	a	8.000
3	a	7.500
1	a	6.600
6	a	6.000
1	a	5.400
7	a	4.800
2	a	3.600
1	a	2.400

Está, también, el Servicio Sanitario, que tiene, además del Jefe, con sueldo de 24.000 r., un Médico Inspector, con 12.000 r. de sueldo; 14 Médicos de Sección, cuyos sueldos oscilan entre 6.000 y 2.000 r.; 5 Médicos pagados a razón de 4 reales por visita; y 9 Médicos Auxiliares, sin sueldo.

Por otro lado, hay 6 Ordenanzas, para los que se fija una cantidad alzada.

SERVICIO DE MATERIAL Y EXPLOTACION

Nº DE AGENTES	REALES SUELDO
1 de	80.000
3 de	48.000
1 de	40.000
4 de	36.000
1 de	32.000
1 de	30.000

Nº DE AGENTES	REALES SUELDO
9 de	30.000 a 24.000
15 de	24.000 a 18.000
70 de	18.000 a 12.000
142 de	12.000 a 6.000
126 de	menos de 6.000

No figura en esta escala el personal de estaciones, ni el de trenes, ni los maquinistas; que son, en total, 1.316 agentes.

Los sueldos del personal de conducción, son:

Maquinista 1ª clase 14.400 r.
 Maquinista 2ª clase 12.000 r.
 Maquinista 3ª clase 9.600 r.
 Fogonero 1ª clase 7.200 r.

Fogonero 2ª clase 6.000 r.

Fogonero 3ª clase 4.800 r.

Hay, además, un pequeño número de maquinistas de reserva y de maquinistas auxiliares, con sueldo de 7.200 r.

SERVICIO DE VIA Y OBRAS

Nº DE AGENTES	REALES SUELDO
1 de	80.000
2 de	40.000
3 de	40.000 a 30.000
6 de	30.000 a 24.000

Nº DE AGENTES	REALES SUELDO
7 de	24.000 a 18.000
18 de	18.000 a 12.000
61 de	12.000 a 6.000
15 de	menos de 6.000

No están incluidos en la escala, capataces, obreros, vigilantes, guardabarreras y personal de varios oficios, que no tienen asignada retribución personal y que son en total 1.512 trabajadores.

(Ver apéndices 66, 67 y 68).

El Apéndice nº 8 de la Instrucción General nº 2, de 01-04-1891, de Norte, que se refiere a admisión, ascenso, indemnización, abonos, primas y retenciones a maquinistas y fogoneros, dice que se establecerán 3 clases de maquinistas y de fogoneros, en la siguiente proporción:

1ª clase, 1/6

2ª clase, 2/6

3ª clase, 3/6

Los sueldos fijos de maquinistas y fogoneros serán:

Maquinista 1ª clase	218,75 Pts. mes
Maquinista 2ª clase	193,75 Pts. "
Maquinista 3ª clase	168,75 Pts. "
Maquinistas auxiliares	143,75 Pts. "
Fogonero 1ª clase	125
Fogonero 2ª clase	110
Fogonero 3ª clase	85

Los Fogoneros de 1ª clase que llevasen en ella más de 5 años, percibirían, además, un plus igual a 1/10 del sueldo señalado a su empleo.

Estos sueldos, como puede comprobarse en el cuadro que damos a continuación, son inferiores a los fijados en el cuadro de 1865; de lo que cabe deducir que éstos fueron rebajados, o bien que incluían algún concepto, como primas, que más adelante fue desglosado.

Sueldos en 1865 y en 1891, en Pts. anual.

	1891	1865
Maquinista 1ª c.	2.625	3.600
Maquinista 2ª c.	2.325	3.000
Maquinista 3ª c.	2.025	2.400
Maquinista auxiliar	1.725	1.800
Fogoneros 1ª c.	1.500	1.800
Fogoneros 2ª c.	1.320	1.500
Fogoneros 3ª c.	1.020	1.200

En apéndice 69 puede verse que en 1912 regían sueldos muy parecidos a los recogidos en el Apéndice nº 8 de la I.G. nº 2.

La comparación de Norte con M.Z.A., de los sueldos más altos, hasta 18.000 r., y del número de agentes en los distintos niveles, nos da la siguiente tabla, en la que no incluimos a los respectivos Directores:

SUELDOS (reales)	Nº DE AGENTES	
	M.Z.A. en 1858	NORTE en 1865
96.000	1	-
80.000	-	2
76.000	1	-
60.000	1	-
51.000	-	1
48.000	3	3
40.000	-	3
36.000	-	10
De 35.999 a 30.000	3	2
De 29.999 a 24.000	2	20
De 23.999 a 18.000	22	25
TOTAL AGENTES	33	66

Inmediatamente salta a la vista que en M.Z.A., que comienza con un sueldo más elevado que Norte, se produce un descenso "vertiginoso", de modo que dentro de esta tabla, que pudiéramos considerar de "altos sueldos", los 2/3 de los agentes están en el escalón inferior; mientras que en Norte hay un descenso gradual, de manera que los que pudiéramos

llamar "jefes intermedios", en conjunto, están en Norte menos distanciados de los jefes superiores que en M.Z.A. y, en términos generales, perciben sueldos más altos. (En apéndices 70 a 73 puede verse gráficamente. Ver también apéndice 74).

Al estudiar los sueldos y jornales de la Compañía de M.Z.A. hemos visto que, en términos generales, éstos se mantuvieron invariables durante todo el siglo XIX. Por el contrario, el encarecimiento de los artículos de 1ª necesidad para el obrero, fue, en general, continuo, si bien con desigual intensidad y con algún paréntesis de estancamiento e incluso de retroceso. (39) El asunto de la carestía de las subsistencias aparece una y otra vez como el gran problema social, y ocupa la atención de los políticos, de la prensa y de otras instituciones, que buscan, sobre todo en los momentos de mayor gravedad, fórmulas para hacer frente a la situación. (40)

En el informe que en 1905 sometió el Ministro de Hacienda a los compañeros de la ponencia nombrada para el estudio del problema que planteaba el excesivo encarecimiento de los artículos de 1ª necesidad, se habla del progresivo y constante aumento en el precio de estos artículos desde el año 1855 y especialmente desde 1894. Más adelante se señala el año 1891 como el de inicio de un alza perceptible y se da una tabla según la cual los precios de la unidad alimenticia -1 kilogramo de cada una de las especies, vaca, carnero, cerdo, trigo, judías, garbanzos, arroz, patatas, 1 litro de aceite y 1 litro de vino- en cada uno de los 218 principales mercados de la Nación, va de 7,07 en 1891 a 8,91 en 1904. (41)

En una moción presentada al Ayuntamiento por el Alcalde de Madrid Francos Rodríguez en relación con este problema, que afecta a "las clases media y obrera", se dice que mien-

tras en un lapso de tiempo de medio siglo el pan ha pasado de costar 29 céntimos el kilogramo a 45 y 50 céntimos, y los demás alimentos, la vivienda, etc., han experimentado una elevación semejante, los sueldos y jornales han aumentado en proporción escasa y que nada práctico se había hecho hasta el momento, a pesar de que desde que la Cámara de Comercio abrió en 1906 una información pública al respecto, se habían sucedido artículos, discursos y trabajos. (42)

Por las tablas y los gráficos publicados en el Boletín del Instituto de Reformas Sociales de julio de 1918, nº 169, y que damos en apéndices 75, 76 y 77 puede verse que el coste de la vida del obrero se dispara en 1913 y se agrava a partir de 1915; de modo que, tomando 100 para el promedio abril 1909/marzo 1914, los índices para los semestres siguientes son 106,9, 107,7, 113,8, 117,6, 120,3, 123,6, - 136,1 y 145,4.

Y volviendo a las compañías de ferrocarriles y a la no elevación de sueldos y jornales por parte de las mismas a su personal, podemos hacer referencia a ciertas medidas tomadas por algunas de ellas en relación con determinados grupos de personal:

Así, M.Z.A., en 1894 acordó abonar un sobresueldo de 10 ₧ mensuales a los factores y a los guardafrenos de 2ª y 3ª clase -con sueldos de 1.250, 1.000, 1.000 y 900 ₧, respectivamente- que tuvieran su residencia en Madrid o en Sevilla, "a fin de compensarles de la carestía de la habitación y de los artículos de 1ª necesidad en dichas capitales". (43) Esta concesión dio lugar, enseguida, a peticiones de que se hiciera extensiva a Murcia, Huelva, Zaragoza, Córdoba, Vilches, Alcázar y otras localidades; pero la Compañía no accedió a tal pretensión. Cuando en 1902 creó el sueldo de 1.375 ₧ para jefes suplementarios y factores telegrafistas, hizo extensivo

el abono del sobresueldo indicado a esta clase de personal de Madrid y Sevilla. Esta gratificación fue, según la Compañía, el punto de mira del personal de otras categorías y residencias; de modo que, por ejemplo, en 1905 los capataces y guarda-agujas de Santa Cruz de Mudela pidieron se les asignara un sobresueldo. Años más tarde, la Compañía estimó conveniente hacer desaparecer esta concesión, que podía dar pie a incesantes peticiones; y buscando fórmulas para ello llegó a la de no destinar a Madrid ni a Sevilla Factores con sueldo de 1.250 y 1.125 ₧, que eran los únicos casos que quedaban, pues los otros habían desaparecido. (44) En consecuencia, en 1915 el Consejo de Administración aprobó que en lo sucesivo no podrían ser destinados a Madrid ni a Sevilla factores con sueldo inferior a 1.499 ₧, y que tampoco podrían ser destinados a la estación de Barcelona agentes de la clase de "auxiliar". (45)

En cuanto a la Compañía del Norte, en las memorias presentadas a las Juntas de Accionistas en los años 1881 a 1888 se da el número de los agentes a quienes se ha concedido aumento de sueldo o gratificación; y en las de 1901 a 1902 se indica que la elevación gradual de los precios ha obligado a aumentar los sueldos y jornales. Luego en 1904 estableció una gratificación especial para agentes cuyo sueldo no excediera de 1.500 ₧ y que tuvieran 3 o más hijos menores de 17 años; gratificación de la que trataremos con detalle más adelante.

Asimismo, la Compañía de Medina a Zamora y de Orense a Vigo se refiere en sus memorias, a partir de 1902, a un mayor gasto por aumentos salariales. Y la de Andaluces en la correspondiente al ejercicio de 1902 señala que en trenes y estaciones ha elevado los sueldos, a la vez que han aumentado el número de agentes.

La Compañía M.Z.A., en 1911 concedió, en las mismas

condiciones que Norte, gratificación a los agentes de poco sueldo y familia numerosa.

La Compañía de Andaluces, por su parte, en 1911 modificó la tabla salarial del personal inferior de vía, en los siguientes términos:

CATEGORIA	JORNAL ANTERIOR	NUEVO JORNAL
Capataz de 1ª	3 Ptas.	3 Ptas.
Capataz de 2ª	2,75 Ptas.	2,75 Ptas.
Capataz de 3ª	2,50 Ptas.	2,75 Ptas.
Guardavía de 1ª	2,25 Ptas.	2,40 Ptas.
Guardavía de 2ª	2,15 Ptas.	2,30 Ptas.
Obrero de 1ª	2 Ptas.	2,15 Ptas.
Obrero de 2ª	1,85 Ptas.	2,05 Ptas.
Obrero de 3ª	1,75 Ptas.	1,95 Ptas.
Guardabarrera (hombre)	1,75 Ptas.	1,75 Ptas.
Guardabarrera (mujer)	0,25 Ptas.	0,25 Ptas.

(46)

Los aumentos se mueven pues, entre 0 y 0,25 Ptas. diarias.

También en 1911, el personal de la Compañía de Salamanca a la Frontera Portuguesa presentó a la Dirección de la misma, por medio de una comisión nombrada al efecto, unas Bases en que solicitaban mejoras de tipo muy diverso, fundándolas, entre otras causas, en que los sueldos existentes eran los primitivos; que el tráfico, y por consiguiente el trabajo, aumentaba progresivamente todos los años, y en esa proporción eran los aumentos a favor de la Compañía; y que la vida se hacía cada día más difícil por la carestía de los artículos de 1ª necesidad. En apéndice 78 puede verse el cuadro completo de sueldos fijados por la Compañía y los pe-

didos, como mínimo y máximo, por el personal. Según este cuadro, algunos de los sueldos pagados por esta pequeña Compañía, que contaba en aquellos momentos con 429 agentes -excluido el más alto personal- eran:

Jefes de Estación	Entre 1.800 y 1.000 Pts.
Factores	" 1.080 y 900 Pts.
Guardafrenos	" 1.000 y 900 Pts.
Mozos de estación	650 Pts.
Maquinistas	Entre 2.160 y 1.680 Pts.
Capataces de vía	1.080 Pts.
Guardesas	90 Pts.
Oficiales administrativos .	Entre 1.800 y 1.200 Pts.
Ordenanzas	900 Pts.
Guardas	Entre 900 y 720 Pts. (47)

La celebración del I Congreso Nacional Ferroviario y la conmoción huelguística de 1912 propiciaron, entre otras medidas, aumentos salariales, tales como los recogidos en las memorias de las J.G.A. de 30-04-1913 de la Compañía del F.C. Central de Aragón y de 17-06-1913 de la Compañía de Andaluces.

Luego, la enorme elevación de precios que se produjo como consecuencia de la Guerra de 1914, obligó a las compañías a tomar medidas de tipo económico en favor de su personal. Así, la Compañía de M.C.P. y O.E. concedió a partir de 1º de mayo de 1916 un aumento de 7,5 ¢ al mes o 0,25 ¢ al día a los empleados y obreros fijos cuyos sueldos o jornales no excedieran de 1.200 ¢ al año. (El aumento para las guardabarreras era de $\frac{1}{2}$ real diario). Esta medida afectaba a 1.963 agentes, de los 2.641 trabajadores fijos que tenía la Compañía, y suponía para la misma un aumento de gasto de más de 150.000 ¢ anuales (48). Norte, por circular de 06-05-1916, concedió, "en vista de las presentes circunstancias, que han encarecido el coste de la vida", una gratificación especial equivalente al 8,5%

de los haberes anuales, a todos los agentes, de plantilla o a jornal, que llevando 1 año de permanencia en la Compañía en 31 de diciembre anterior, no participasen de las primas que anualmente venía votando el Consejo; desde 1 de julio siguiente aumentó 1 real diario los sueldos y jornales no superiores a 1.500 ₧ anuales; y por circular nº 1, de 08-01-1918, concedió una mensualidad extraordinaria. La Compañía de M.Z y O.V., en 1916 "mejoró algo los jornales más modestos" y en 1917 dio un aguinaldo extraordinario. La Compañía de Andaluces estableció una asignación por familia numerosa y abarató los artículos de más necesidad del economato; y en noviembre de 1917 concedió a todos sus agentes una mensualidad extraordinaria (49). De la Compañía M.Z.A. conocemos un estudio hecho a principios de 1916 sobre diversas soluciones para mejorar al personal, en el que se analiza las medidas tomadas por otras compañías y en el que se hace la observación de que es importante marchar de acuerdo, en lo posible, con la Compañía del Norte (50). Acabó concediendo 1 mensualidad extraordinaria en 1916, 2 en 1917 y 3 en 1918.

Este "mirar" de M.Z.A. a lo que hace Norte, nos lleva, una vez más, a la conclusión de que, en general, la situación del personal en Norte era mejor que en M.Z.A. y que en las otras compañías. Aparte los datos precisos y fiables que hemos constatado personalmente y que iremos exponiendo a lo largo de este trabajo, hemos encontrado, también, manifestaciones en este sentido tanto por parte de la prensa y de otras instituciones, como de los directivos de M.Z.A. y de la propia Compañía del Norte.

Así, en la contestación dada por el Ingeniero Jefe de la Explotación de la Compañía del Norte a la petición de mejora en las traslaciones formulada en agosto de 1910 por personal de trenes, después de hacer referencia a las mejoras concedidas y a que el personal de Norte está mucho mejor que

el de otras compañías, se dice que el Director y los señores del Comité se han enterado de que "iniciadas hace poco, aumentan en gran número las adhesiones del personal a una sociedad de resistencia", y se lamenta, "¿qué consigue la Compañía del Norte imponiéndose sacrificios...?" "No se concibe cómo se asocia el personal del Norte con el de otras compañías. Es, como antes digo, el mejor pagado y considerado; disfruta de las primas y gratificaciones semestrales, que no hay en las otras, y, finalmente, obtiene derechos a más retiros, cuyas condiciones no podrían ni creer muchos que sirven en otras compañías muchos años, al cabo de los cuales se les licencia sin pensión, socorro ni beneficio alguno". (51)

Más adelante, en 1916, en que se produce una huelga del personal de la Compañía del Norte, ésta editó un amplio "folleto" de más de 70 páginas, que tituló "La Compañía del Norte y su Personal.- Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario". Dividido en 4 partes, se refería la 1ª a las instituciones de carácter benéfico-social, la 2ª a las mejoras introducidas en la remuneración y trato del personal, la 3ª comparaba la situación de los empleados y obreros de la Compañía con la de los funcionarios públicos y los dependientes y obreros de otras industrias y en la 4ª se detallaba el reparto de los productos entre el personal, el Estado y los accionistas.

Pues bien, comparando en esta 3ª parte la situación de su personal con la del de los ferrocarriles explotados por el Estado, da una tabla, que incluimos en apéndice 79, en la que aparece una más alta remuneración de los agentes de Norte; y, además se añade que los del Estado no tienen derechos pasivos, ni anticipos sin interés, ni vestuario, ni escuelas gratuitas, ni otras ventajas que tienen los de Norte; y que sólo tienen 6 días de licencia con sueldo al año, mien-

tras los de Norte tienen reglamentado 20 días. Luego transcribe de la memoria de la explotación de la línea de Betanzos a El Ferrol, sobre resultados de los años 1913 y 1914, que se da como explicación de una pérdida, el "seguir pagando un personal de estaciones y trenes que por pertenecer a una gran compañía y por los derechos adquiridos en ella, cobra anualmente cantidades muy superiores a las que se abonan en otros ferrocarriles explotados por el Estado (...) En la línea de Avila a Salamanca se asigna al jefe de estación de 1.300 a 1.500 ₧ anuales. Aunque en la de Betanzos a El Ferrol se le abonara algo más por el mayor número diario de trenes que existe, nunca deberían llegar los sueldos y gratificaciones hasta las 2.340 ₧ que hoy abonamos a los jefes de estación de 4ª y 2.880 a los de 3ª, ni a las 2.200 ₧ para los conductores, 1.800 para los guarda-frenos y 1.600 para los mozos de tren". La gran compañía a que se hace referencia en esta memoria, es la del Norte, que prestaba personal para la explotación de la línea de Betanzos a El Ferrol. En este caso, pues, no es la Compañía del Norte la que valora la situación de su personal, sino que se limita a recoger cómo otra Línea da como justificación de pérdidas, los altos salarios que tiene que pagar al personal que Norte le presta.

Después, comparando su personal de estaciones y de trenes con cargos similares de otras entidades, da los siguientes datos:

JEFES DE ESTACION:

Compañía de Tranvías de Madrid	1.800 ₧
Compañía de Tranvías de Zaragoza	1.650 ₧
La Empresa Ferroviaria	2.040 a 5.800 ₧
INSPECTOR TRANVIAS, en Madrid	1.800 ₧ máximo
INTERVENTOR EN RUTA, remuneración fija, de	1.350 a 2.400 ₧
más prima por recaudación suplementaria de 40%	al menos.

AMBULANTES DE CORREOS 1.500 a 2.600 Pts.
 CONDUCTORES DE NORTE 1.625 a 2.100 Pts.

La inferioridad que aparece en los sueldos máximos, es aparente, pues los ambulantes de correos sufren descuento importante por Utilidades, y, además, son "hombres - de carrera", que han sufrido, para ingresar, una rigurosa oposición.

CONDUCTORES TRANVIAS, en Madrid 1.280 a 1.520 Pts.
 GUARDAFRENOS 1.215 a 1.460 Pts.

El trabajo de conductores de tranvías "es extremadamente más rudo y de más responsabilidad que el de guardafreno".

Además, guardafrenos, conductores e interventores, cobran por "gastos de viaje" cantidades que exceden de los gastos que hacen.

La comparación que hace de sus maquinistas y fogoneros con los de otras entidades, es como sigue:

CORPORACION O EMPRESA	MAQUINISTA		FOGONERO	
	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo
Armada	1.080	3.000	400	1.200
Ayuntamiento de Madrid	1.500	1.800	-	1.500
Puerto de Sevilla	1.800	2.200	1.300	1.350
C. de Tablada	1.500	1.800	-	1.200
Puerto de Musel	1.500	1.800	-	1.100
Compañía del Norte (.)	2.800	4.750	2.000	2.500

- (.) Promedio de las sumas percibidas por todos los conceptos: sueldo, salidas, primas semestrales, de economía, de combustible, de recorrido, etc.

En esta aclaración que se hace acerca de la remuneración señalada para maquinistas y fogoneros, puede estar la explicación de las diferencias indicadas, que nos parecen excesivas. ¿Se ha figurado al personal de las otras entidades solamente el sueldo, omitiendo cantidades que pudieran cobrar por otros conceptos?

Finalmente, en apéndices 80 y 81 puede verse, respectivamente, las comparaciones que hace Norte de su personal de talleres con el de otras industrias y de sus agentes con los funcionarios públicos.

3.2. OTROS CONCEPTOS SALARIALES

3.2.1. LAS DISTINTAS CLASES DE PRIMAS

Aparte los sueldos o jornales, las compañías establecieron distintos tipos de primas, para diversas clases de personal, al objeto de estimular un mejor servicio o una reducción en los gastos de explotación.

Parece fue general la concesión de primas, por diversos conceptos que luego veremos, al personal de conducción, pues hemos encontrado testimonio en distintas compañías y a lo largo de todo el período investigado. Lo vemos a continuación:

En la Compañía de M.Z.A., el Consejo de Administración, en sesión de 04-03-1859, determinó que el sistema de primas acordado por las economías de combustible, se hiciese extensivo a las que verificasen los maquinistas y fogoneros

sobre el aceite y la grasa empleados en las máquinas; lo cual nos demuestra que desde antes de la fecha citada este personal venía cobrando primas de ahorro de combustible. Al año siguiente, por la Orden de Servicio nº 13 de Material y Tracción, se combinó el sistema de prima de economía de combustible con un sistema de multas por atrasos y de primas por los minutos que ganasen los maquinistas en los retrasos que no proveniesen de falta suya. (52) Año y medio después, (53) fue aprobada una nueva orden de servicio en la que estableciéndose un sistema de primas para los maquinistas por el tiempo que ganasen en la marcha de los trenes de viajeros retrasados, se autorizó elevar la velocidad de tales trenes. Otra orden de servicio sobre primas a maquinistas y fogoneros por economías en combustibles, aceite y grasa, fue la nº 46, de 01-09-1862, modificada posteriormente por otra de - 20-03-1865. Luego en enero del 72 fue aprobada otra orden de servicio relativa a ahorro de combustible y materias grasas y regularidad de marcha y recorrido.

Por otra parte, el Consejo de Administración, en sesión de 30 de mayo de 1864 aprobó una orden de servicio, que se aplicaría provisionalmente durante un año y que tenía por objeto interesar a los maquinistas, a los jefes de depósito y a otros empleados, en la conservación en buen estado de las máquinas. (El valor de esta prima se calcularía en proporción al recorrido efectuado por las máquinas y al tiempo en que las mismas no hubiesen sido reparadas en los talleres).

Pasan los años y en 1898 se produce fusión de M.Z.A. y T.B.F. A mediados de 1902, el Consejo se ocupa de las primas del personal de conducción: Se constata que mientras a los maquinistas de la Red Antigua venía concediéndoseles primas por exceso de recorrido y por economías en el consumo de combustible y materias grasas, con arreglo a la orden de

servicio nº 12, de diciembre de 1872, los de la Red Catalana sólo disfrutaban de las primas de recorrido, y se acuerda se haga extensiva a todos la prima por economías de combustibles y materias grasas. Además, considerando que las concesiones existentes no estaban en aquel momento en relación con el servicio que se prestaba, dado el crecimiento de la red y el creciente desarrollo del tráfico, suprimen los topes de 100 ₧ mensuales por maquinista y 50 por fogonero, entonces en vigor, y conceden las primas totales que alcancen, con lo que el personal tendría mayor estímulo y la Compañía saldría beneficiada. (54)

Fruto de estos acuerdos fueron la orden de servicio nº 12 (modificada), de Material y Tracción, de 15-06-1902, y la circular nº 1324, de 18-06-1902, anunciando la orden de servicio anterior, que empezaría a aplicarse el 26 de junio siguiente. Como puntos más destacados de esta orden de servicio, podemos señalar los siguientes:

Se concedía abono de combustible a las máquinas, para remolcar los trenes y para hacer maniobras y por regularidad en la marcha. Se concedía, asimismo, abono de materias grasas para el engrase de máquinas y ténderes. Si las materias consumidas fuesen menores que las concedidas, correspondería a las máquinas una economía igual a la diferencia entre lo concedido y lo consumido. (En el supuesto de consumo mayor que las cantidades concedidas, las máquinas sufrirían una retención igual al exceso de consumo). Por cada tonelada de combustible economizado, se abonaría 4 ₧ a los agentes que realizasen funciones de maquinista y 2 ₧ a los que prestasen servicio de fogonero. Las cantidades concedidas a las máquinas por la tracción de cada tren, estaban establecidas según la clase de tren y según la época del año (verano, de abril a octubre; e invierno, de noviembre a marzo), y estaban, también, en función de la carga, contada por fracciones de 10

toneladas. En el supuesto de retraso del tren por causas independientes de la máquina y del maquinista, se concedía a la máquina un abono suplementario de combustible por cada minuto que se ganase: (20 Kgs. para los trenes expresos, y 5 Kgs. para los de mercancías). Los maquinistas no podían exceder los límites máximos de velocidad prescritos por los reglamentos. Por otro lado, por cada minuto de retraso ocasionado por la máquina, se imponían retenciones iguales de combustible. (En caso de retraso por avería de la máquina, el Jefe de Tracción apreciaría si procedía o no imponer la sanción). Además de la retención iniciada, se podría imponer multa a los maquinistas cuando se comprobase que el retraso había sido ocasionado por una mal entendida economía de combustible o de engrase, o por averías en la máquina.

Por lo que se refiere a la prima de recorrido, la tabla establecida era la siguiente:

	PESETAS	
	Maquinista	Fogonero
Con máquina de 4 ruedas acopladas, por cada Km. que excediese de 2.500	0,0175	0,0125
Con máquina de 6 ruedas acopladas del tipo B (pequeño modelo) por cada Km. que excediese de 2.000	0,0200	0,0145
Con máquina de 6 ruedas acopladas del tipo C (gran modelo) por cada Km. que excediese de 2.000	0,0250	0,0175
Con máquina de 8 ruedas acopladas, por cada Km. que excediese de 1.800	0,0250	0,0175
Con máquina Compound de la serie 651-665 por cada Km. que excediese de 2.500	0,0200	0,0145

Las maniobras se contaban a razón de 8 kms. por hora.

Las primas concedidas a los jefes y a los subjeses de depósito, por economías, recorrido y regularidad de marcha, eran iguales al término medio de las de los maquinistas de su depósito, cuando el número de éstos no excedía de 12. En el caso de ser más de 12, a la prima media se añadía el producto de ésta por el exceso de maquinistas, dividido por 30; según la fórmula que sigue, en que X es el número total de maquinistas y M la prima media de los mismos:

$$M + M \left(\frac{X - 12}{30} \right)$$

El promedio de lo cobrado por estas primas en el año 1909, por el personal de conducción de la Red Antigua, fue el siguiente:

Maquinista de 1ª clase	1.198,70 Pts	
Maquinista de 2ª clase	1.232,35 Pts	
Maquinista de 3ª clase	1.151,02 Pts	
Fogonero de 1ª clase	815,21 Pts	
Fogonero de 2ª clase	747,63 Pts	
Fogonero de 3ª clase	690,07 Pts	(55)

El total pagado por la Compañía por estas primas en los años 1915, 1916 y 1917, fue de ptas. 1.312.826,64, - 1.390.148,24 y 1.431.900,28, respectivamente. (56) (Ver apéndice 82).

Las primas abonadas por Norte al personal de conducción, según el apéndice nº 8 a la Instrucción General nº 2 de Personal, eran las siguientes:

ABONO SUPLEMENTARIO POR CADA KILOMETRO RECORRIDO

- A los Maquinistas de todas clases:

MAQUINA	RECORRIDO MENSUAL	PTAS/KM
Mixtos	Hasta 3.000 Kms.	0,00875
	Más de 3.000 Kms.	0,01500
6 ruedas	Hasta 2.500 Kms.	0,01000
	Más de 2.500 Kms.	0,01750
8 ruedas acopladas	Hasta 2.000 Kms.	0,01250
	Más de 2.000 Kms.	0,02500

- A los Fogoneros: La mitad que a los Maquinistas

PRIMAS Y RETENCIONES POR TIEMPO GANADO Y PERDIDO

Cuando hay retrasos no debidos a Tracción, por cada minuto ganado:

TIPO DE TREN	PTAS/MINUTO	
	Maquinista	Fogonero
Expresos y demás de viajeros, con velocidad 50 o más Kms.	0,20	0,10
Demás trenes de viajeros y mixtos	0,0666	0,0333
Mercancías	0,0333	0,0166

Los retrasos por Servicio Tracción, darán retención:

- Los 5 primeros minutos, nada
- Por cada minuto a partir del 6º:

	MAQUINISTA	FOGONERO
Trenes cuya velocidad exceda de - 45 Kms/hora	0,4000	0,2000
Demás trenes	0,1333	0,0666

PRIMAS Y RETENCIONES POR ECONOMIA O EXCESO GASTO COM-
BUSTIBLE, ACEITE Y GRASA.

El Jefe de Tracción establecía un cuadro, complejo, con las cantidades asignadas.

- Cada tonelada de combustible economizada de las cantidades asignadas, daba derecho a una prima de 12,50 Pts.
- Cada tonelada gastada de más, una retención de - 10 Pts.

Análogo sistema respecto a engrase.

El reparto de las primas y de las retenciones entre maquinistas y fogoneros, era, $\frac{2}{3}$ y $\frac{1}{3}$, respectivamente.

Las primas a Jefes y Subjefes de Depósito, Jefes de Reserva, Jefes de Maquinistas y Fogoneros de Estaciones, estaban en relación con las diferencias entre primas y retenciones y variaban según la categoría.

La Compañía de M.C.P. y O.E., según la Instrucción

Reglamentaria nº 11, de 20-02-1911, que sustituyó a la anterior de octubre de 1900, concedía al personal de conducción las siguientes primas:

Indemnización por Recorrido

	PESETAS	
	Maquinista	Fogonero
Trenes rápidos y expresos	0,0123	0,008
Trenes correos, mixtos, mercancías, trabajos y maniobras.	0,020	0,012

(57)

Las maniobras contaban a razón de 8 Kms. hora.

Indemnización por Regularidad en la Marcha.- Por cada minuto ganado en trenes retrasados:

	PESETAS	
	Maquinista	Fogonero
Expresos, rápidos y correos	0,08	0,04
Otros trenes de viajeros	0,04	0,02
Trenes de mercancías	0,02	0,01

Había retenciones iguales a las indemnizaciones, por retrasos por causa de la máquina. Cuando se tratase de avería en la máquina, el Jefe de Material y Tracción decidiría si procedía la retención. Además, en el supuesto de que se entendiese que el retraso se debía a una mal entendida economía o se produjera por avería responsable, se impondría multa. (58)

Indemnización por ahorro de combustible y grasa.-

Sin descender a detalles, hemos de indicar que por cada equipo de maquinista y fogonero, para el cómputo de combustible y grasa concedido y no consumido, 50 Pts al maquinista y 25 al fogonero, por el trabajo correspondiente al mes. (59)

Por lo que se refiere a Jefes de Depósito y a Jefes de Maquinistas, las normas eran las siguientes: Los primeros percibirían el término medio de lo que cobrasen los maquinistas de su depósito por recorrido -sin el suplemento del abono por cada 12 horas o fracción y por ahorro de combustible; más un 5% de las cantidades anteriores por cada maquinista que pasase de 10. Los accidentes de máquina o averías en marcha que diesen retraso mayor de 15 minutos, darían lugar a un descuento al Jefe del Depósito, de 8 Pts por tren de viajeros y de 5 Pts por tren de mercancías. Los Jefes de Maquinistas percibirían el promedio de lo cobrado por el Jefe de Depósito. (60)

Otro grupo de personal que debió percibir primas en todas o en gran parte de las Compañías, es el de Interventor en Ruta o Revisor de Billetes:

M.Z.A., al aprobar a finales de diciembre de 1864 un proyecto de nueva organización de este servicio, estableció una escala gradual de primas, que se darían al final de cada año a los revisores que más se hubiesen distinguido en el desempeño de su cometido (61) Unos años más tarde, el Consejo aprobó que, para estimular el celo de estos empleados, se les concediese una gratificación de 6.500 r., el 5% aproximadamente de lo recaudado por el mismo y casi un 13% de los gastos originados por este personal. (Frente a los 125.239,93 r. de recaudación, los gastos habían sido de 50.500 r., lo que daba un superávit de 74.739,93 reales) (62) Cuando luego a finales del 70 fue suprimida, con carácter

provisional, esta clase de personal y encomendadas sus funciones a otros empleados de estaciones y de trenes, se concedió a éstos una prima del 20% sobre el importe de las recaudaciones hechas por tarifa según el art. 4º de la orden de Dirección nº 72, y por transporte de perros, metálico y equipajes no facturados. (63)

Más adelante, las primas por recaudaciones suplementarias fueron reguladas por las Ordenes de Dirección nº 137, de 01-11-1885, y nº 175, de 26-05-1897, y por la Circular nº 18 de Intervención y Estadística de la Red Catalana, de 01-05-1906; y a partir de 01-04-1917 por la Orden de Dirección General nº 202, de 12-02-1917.

Esta prima, según puede verse en apéndice 83, referido al año 1915, era percibida además de por los Revisores, principal grupo afectado, por agentes de otras clases.

Los agentes que percibieron alguna cantidad por este concepto y las cantidades pagadas en los años 1915, 1916 y 1917, son los que siguen:

AÑO	RED	Nº DE AGENTES	IMPORTE	PROMEDIO POR AGENTE
1915	Antigua Catalana	121	37.296	308,23
		495	4.957	10,01
1916	Antigua Catalana	116	35.078	302,40
		550	5.956	10,82
1917	Antigua Catalana	254	69.548	273,81
		575	23.426	40,74

(64)

En 1916, según nota de la propia Compañía, ésta abona-

ba a los revisores, como premio, el 25% del total de la recaudación que efectuasen por billetes dobles, bultos no facturados y falsas declaraciones. (65)

En la Compañía del Norte, según el apéndice nº 1 a la Instrucción General nº 2, los Interventores en Ruta tenían derecho a una prima mensual por las recaudaciones suplementarias que efectuasen por percepciones dobles a los viajeros sin billete o que ocupasen asiento de clase superior al de su billete, por percepciones de exceso de equipaje, perros no declarados, etc. A fin de igualar en lo posible las primas a percibir por estos agentes, compensando las desventajas de unos con respecto a otros, en dicho apéndice se fijaba como base para el abono de la prima, unas tasas, en vista de los resultados de años anteriores y de las circunstancias locales de las respectivas secciones y que iban desde 1/8 en San Sebastián y 1/6 en Madrid y en Bárcena a 1/5 en Valladolid, León y otras cinco residencias más, y 1/4 en las restantes 11 residencias. A principios de 1916, la cantidad percibida por los Interventores en Ruta era el 21% de la recaudación suplementaria por los conceptos que daban derecho a prima. (66) La cantidad pagada en el año 1915 fue de 102.174,37 Ptas. (67)

Aparte las primas abonadas al personal de conducción y al de intervención en ruta, que creemos eran las más generales e importantes, existían algunos otros tipos de primas, tales como las pagadas por reparación de material motor y móvil.

Así, en enero de 1873 el Consejo de Administración de M.Z.A. autorizó el abono de una prima de 50 r. al jefe de los talleres y otra de 25 r. a cada contraamaestre, por cada gran reparación de máquina que se efectuase; en sustitución de la prima de combustible que este personal había

venido disfrutando y que se le había suprimido. (68) Un mes después, se concedió una prima de 1 real por cada vehículo que saliese de grande o de pequeña reparación, y que se repartiría entre el contraamaestre y el jefe de talleres - (0,6 r. al primero y 0,4 r. al segundo) (69) No sabemos desde cuándo regían estos valores, pero las primas aplicadas a contraamaestre y ayudante contraamaestre por reparación de material, en los años 1915, 1916 y 1917, fueron las siguientes:

6,25 Ptas	por máquina de los tipos antiguos
12,50 Ptas	por máquina de 8 ruedas, Compoud, máquina-tén- der de 2 bogies y máquinas grandes de vapor recalentado
0,15 Ptas	por vagón y furgón
0,30 Ptas	por coche ordinario
0,60 Ptas	por coche grande

Las cantidades totales pagadas por esta prima en los años citados, fueron: 18.294 Ptas en 1915; 16.548,60 Ptas en 1916; y 14.967,60 Ptas en 1917. (70)

También la Compañía del Norte abonó este tipo de primas a jefes de taller, subjefes de taller, contraamaestres y subcontraamaestres. Estas primas, en relación con el cargo del agente y el tipo de vehículo reparado, se movían entre un valor mínimo y un valor máximo. Así, la prima asignada al jefe de taller por reparación de máquina oscilaba entre 6 y 13 Ptas, mientras que la del subcontraamaestre era de 2 Ptas mínimo y 3 Ptas máximo, para este mismo vehículo. (71) (En apéndice 84 se da la tabla completa de estos valores). Las cantidades pagadas por estas primas en 1915, fueron:

TALLERES	MAQUINAS	COCHES	VAGONES	TOTAL
Valladolid	12.685,54	5.653,05	7.152,89	25.491,48
San Andrés	5.080,00	420,00	1.036,20	6.536,20
TOTALES	17.765,54	6.073,05	8.189,09	32.027,68

(72)

La Compañía M.Z.A. estimuló al personal de Vía y Obras a una mayor producción. Así, al preparar los presupuestos de conservación de la vía para 1871, se propuso una importante modificación de la organización entonces existente, de la que se estimaba resultaría una economía de 500.000 r., y que consistía fundamentalmente en interesar a este personal en el beneficio que se obtuviera por un aumento de trabajo a consecuencia de una disminución de personal. (73) Cuando en marzo del 72 el Consejo aprobó una modificación de la Orden de Dirección nº 75, sobre socorros y gratificaciones al personal, se excluyó, entre otros grupos de agentes, a los obreros y operarios de la vía, porque tenían un tanto por ciento de las economías que realizaban. (74) Llegado el año 1883, el Consejo modificó los artículos 12 y 19 de la instrucción aprobada en 18-11-1871, porque durante el largo período de tiempo transcurrido desde aquella fecha, se había observado una desproporción muy notable entre los beneficios obtenidos por los diferentes distritos y secciones y las condiciones de los mismos; de modo que aquellas secciones cuya conservación era más fácil por sus circunstancias especiales, conseguían más economías que otras que requerían mayor actividad y esmero para llegar al mismo resultado; y porque, por otra parte, era conveniente, "en buena administración, separar los beneficios obtenidos por las brigadas que ejecutan inconscientemente los trabajos que se les ordena, de los que corresponden a los agentes superiores, cuyas disposiciones pueden influir directamente en aquellos beneficios". El

reparto aprobado, fue el siguiente:

0,800	a distribuir, en partes iguales, entre capata--	
	ces, guardas de día y obreros fijos	
0,050	para el fondo de asentadores	
0,075	para el fondo de los jefes de sección	
0,075	para constituir un fondo de reserva	(75)

También algunos agentes del Servicio de Movimiento de esta Compañía debieron disfrutar de algún beneficio de este tipo, aunque no parece fuera relevante. Así, sabemos, por ejemplo, que una orden de servicio de 12-05-1868 estableció primas para personal de este Servicio, en función de la regularidad con que se efectuase la marcha de los trenes; y según el reglamento en estudio en marzo de 1872, los guarda-agujas tenían derecho a ciertas remuneraciones por un buen servicio. (76) El personal de estaciones, según nota de -10-06-1916 sobre beneficios que disfrutaba el personal, cuando de modo directo cuidaba de la recogida de billetes y de la vigilancia de andenes, percibía el 10% del producto de los referidos billetes, en relación con la recaudación de cada estación.

De la cantidad obtenida por la venta de billetes de andén -que solía destinarse al "fondo de méritos y multas" y a fines benéficos- la Compañía se quedaba con un 10% para gastos de administración, pero de ese 10% concedía premios al personal de las estaciones que se distinguía por su celo. El detalle de agentes que percibieron estos premios o primas en los años 1915, 1916 y 1917, y los importes correspondientes, es el que sigue:

AÑO	RED	AGENTES	PESETAS
1915	Antigua Catalana	193 115	11.576 5.069
1916	Antigua Catalana	180 150	13.099 4.500
1917	Antigua Catalana	193 157	12.839 4.607

(77)

M.Z.A. premiaba a los empleados de estaciones que descubrieran fraudes por declaraciones falsas: En abril de 1874 fue aprobado un proyecto de Orden Circular de Tráfico elevando al 25% el 5% señalado anteriormente por este concepto en Circular nº 510. (78)

3.2.2. LAS GRATIFICACIONES

Desde el año 1875, la Compañía del Norte vino abonando semestralmente, por buenos servicios, a una parte de su personal, gratificaciones de $\frac{1}{2}$ mensualidad del sueldo. Según la Instrucción General nº 2, capítulo 48, estas gratificaciones se darían a los agentes que más lo mereciesen entre los que durante el semestre no hubiesen tenido ningún castigo y pertenecieran a alguna de las clases siguientes: maquinista, fogonero, fogonero de máquina fija, conductor, guarda-freno, guarda-agujas, capataz y subcapataz de estaciones, enganchador, mozo de enganches, cabo de guardas, guarda y portero de oficinas y de estaciones, mozo de báscula, portero mayor, ordenanza, mozo de oficinas y mozo del telégrafo. Además, se tendría en cuenta que durante todo el semestre no hubieran dejado de asistir al servicio por enfermedad; si bien, la enfermedad debidamente justificada no privaría

en absoluto de la opción a dicha prima, pero en igualdad de circunstancias tendrían preferencia los que no tuvieran interrupciones en el servicio.

En 1916 percibió esta gratificación el 25%, aproximadamente del total del personal; pues no afectaba a los que cobraban la gratificación de que enseguida hablaremos, ni a los que percibían algún tipo de prima, como jefes, subjefes, contramaestres y subcontramaestres de taller, jefes y subjefes de depósito, jefes de maquinistas, jefes montadores de depósito e interventores en ruta; así como tampoco el personal de jornal, que no era considerado de plantilla aunque fuera fijo. (79)

La Compañía no llevó cuenta separada del costo de estas gratificaciones hasta 1905; pero estimando una media de 200.000 ₧ al año entre 1875 y 1904, y añadiendo lo pagado exactamente desde 1905 hasta 1915, inclusive, la cantidad total se elevaba a casi 11 millones de pesetas. (Ver apéndice 85).

Por otra parte, en 1897 esta Compañía estableció una gratificación extraordinaria o prima por buenos servicios, proporcional al sueldo de cada uno de los agentes afectados y basada en el ingreso neto obtenido en la explotación de las líneas en el ejercicio anterior. Tenían opción a ella los agentes de plantilla no incluídos en los grupos a que antes se ha hecho referencia; por tanto, personal superior, empleados de oficina, jefes de estación, factores, etc. En el año 1915 percibió esta gratificación, aproximadamente, el 20% del total del personal.

Las cantidades abonadas por este concepto desde su implantación hasta 1915, inclusive, se recogen en apéndice 85 y llegaron a representar en ocasiones casi 2 $\frac{1}{2}$ mensuali-

dades del sueldo de los interesados, al aproximarse al 20% de una anualidad. De todos modos, como puede observarse, variaba de un ejercicio a otro, al estar basada la gratificación, como se ha dicho, en el producto neto de la explotación. La cuantía de la cantidad a repartir se obtenía deduciendo de los ingresos brutos del año, los gastos de explotación, lo que daba el producto neto; del cual se separa el 2% para premiar buenos servicios. De este 2% se dejaba el 6% como fondo de primas especiales, para premiar actos meritorios y servicios de notoria importancia y el 94% restante era el que se repartía entre los agentes que tenían opción a la gratificación, en proporción a sus sueldos y al tiempo de servicio prestado; pues se tenía en cuenta las ausencias por enfermedad ordinaria y por licencia, así como si se había pasado a la plantilla o si se causaba baja dentro del año correspondiente. En cambio, las ausencias por heridas en servicio no eran deducibles. Por otro lado, los sancionados durante el año con multas inferiores, en su totalidad, al haber de 2 días, como regla general no sufrían por tal motivo deducción alguna; los que tenían sanciones de 2 a 4 días percibían la mitad de la gratificación que les hubiera correspondido, y los afectados por sanciones mayores, eran excluidos. (80)

La importancia de esta gratificación, que fue otorgada incluso en años en que la Compañía no repartió dividendo, unida a otras concesiones, como 20 días de licencia anual y abono de salario en caso de enfermedad, da pie a la misma para decir que "se comprende cuán justificada se halla esta frase, ya muy conocida y divulgada, EN EL NORTE SE TRABAJA ONCE MESES AL AÑO Y SE COBRA CATORCE". (81)

También la Compañía M.Z.A. se refiere a esta gratificación en el estudio que hizo en 1916 buscando fórmulas para mejorar la situación de su personal en vista de la grave

situación de carestía de la vida a causa de la Guerra: Nuestros jefes y factores, en las estaciones de empalme, dicen, ven que sus compañeros de la Compañía del Norte cobran una gratificación equivalente casi a dos mensualidades y media de su sueldo, en función del producto neto obtenido, mientras ellos no cobran un céntimo por tal concepto; y se han lamentado en forma particular y discreta. (82)

No obstante la importancia y extensión de las gratificaciones a que acabamos de referirnos, la realidad es que quedaba todavía una parte importante de personal que no percibía cantidad alguna por estos conceptos. Este personal, que venía a representar el 55% del total, era: capataces, obreros y guardas de la vía; los obreros de talleres, de depósitos y de recorridos; los mozos de estación; y los mozos y peones de almacenes; así como los mozos de tren suplementarios y el personal no fijo.

La grave situación económica hizo que Norte, por el ejercicio de 1915, concediese tanto a este personal como al que percibía las gratificaciones semestrales de $\frac{1}{2}$ mensualidad; es decir, a todos los que no cobraban la gratificación anual en función del producto neto, una gratificación del 8,5% del sueldo (o jornal) anual, a que ya hemos hecho referencia.

Por lo que a la Compañía M.Z.A. se refiere, hemos de indicar que desde los primeros tiempos (lo encontramos ya en el año 1857) vino abonando, cada año, a los porteros y ordenanzas de las oficinas de Madrid, una mensualidad extraordinaria, como gratificación de Navidad. (83)

También desde los comienzos, el Consejo de Administración concedía al final de cada año un crédito para premiar buenos servicios de los empleados (personal de oficinas). El

primero que conocemos fue aprobado en sesión de 24-12-1857, a propuesta del Director, por un importe de 50.000 reales; destinados, según se dice literalmente en el acta correspondiente (84), "para gratificaciones a los empleados de la Compañía cuyos sueldos no exceden de 10.000 r. y que juzgue más acreedores por su laboriosidad". En los años sucesivos, hasta 1864, inclusive, se siguió aprobando un crédito para gratificar a este personal; crédito cuya cuantía fue en aumento: 60.000 r. en 1859, 100.000 en 1860, 120.000 en 1861 y 150.000 en 1862, 1863 y 1864. Pero llegó la crisis en 1865 y deja de aparecer esta gratificación. (Hay alguna excepción, como el reparto a personal de Intervención, Contabilidad y Estadística, de 30.000 r. por haberse ahorrado sobre el presupuesto de aquel Servicio en 1869, 55.000 reales, por supresión de plazas, defunciones, etc.). (85)

Excepcional y más importante que el caso anterior, por la cuantía y por afectar a todos los Servicios, es el crédito aprobado por el Consejo en sesión de 04-04-1873, cuando la situación económica de la Compañía había ya mejorado. El crédito establecido fue de 400.000 r., de los que 55.000 iban destinados a los Jefes de Servicio y de lo Contencioso y al Médico Principal y los 345.000 restantes al personal de plantilla de los distintos Servicios; con exclusiones tales como los que hubiesen entrado al servicio de la Compañía desde 1º de enero de 1872, los que hubiesen obtenido aumento de sueldo, los que hubieran sido sancionados por faltas graves, los que hubieran disfrutado de primas o gratificaciones en 1872... La motivación de la concesión de este crédito, es la que sigue: "Deseando el Consejo demostrar al personal de la Compañía la satisfacción con que ha visto el celo y la inteligencia desplegados por el mismo en el desempeño de su cometido, contribuyendo no poco a los buenos resultados de la explotación en los últimos años, y considerando que por efecto de la nueva organización dada

a los Servicios se ha reducido notablemente el número de los empleados de plantilla y el gasto consiguiente, aumentándose con tal motivo el trabajo de dicho personal, acuerda (...) destinar para gratificación la suma de 400.000 reales..." (86)

Acabamos de ver que de los 400.000 reales concedidos como gratificación por el Consejo, 55.000 fueron asignados a jefes importantes, independientemente de los 100.000 r. concedidos al Director y de una gratificación o sobresueldo de 40.000 r. otorgada al Jefe de Tráfico, en función de los resultados obtenidos. Y es que, en efecto, el Consejo venía concediendo diversas cantidades para gratificar al alto personal: Así, en 1861, dio 23.000 reales para repartir entre 3 jefes (otros 3 y el Director fueron subidos de sueldo); en 1862 fueron 38.000 r. para 6 jefes, además de 100.000 para el Director, y, por otro lado, 80.000 r. al Jefe de la Construcción por la terminación de las obras de la línea de Córdoba y 60.000 r. a un Ingeniero, por la obras de Sierra Morena. En los años sucesivos fueron, 60.000 r. en 1863, para 9 jefes; 62.000 en 1864 y 56.000 en 1865. (Este último año fueron otorgados 120.000 r. al Director, 110.000 a Lemasson, 30.000 a Vázquez, 16.000 a Lefrançois y 20.000 para otros). En los años siguientes, hasta 1873, aparece alguna gratificación al Director; al Jefe de Tráfico, como sobresueldo según resultados obtenidos; y a algún jefe, por un hecho o situación concreta; pero no se da de forma generalizada, diríamos, como se había hecho anteriormente, aunque fuera para muy pocos, y como se haría más adelante, extendiéndose, además, cada vez a mayor número de jefes; lo cual, por otra parte, tiene una explicación en el hecho de que la Compañía crece y el número de jefes aumenta.

En apéndice 86 damos el detalle de las cantidades concedidas cada año para gratificar a los jefes y a los empleados, a partir de 1874 y en los apéndices 87 y 88 se recoge

los destinatarios y los valores de estas gratificaciones en los años 1910 y 1915.

Las elevadas alzas de precios en los artículos de primera necesidad a que dio lugar la Guerra del 14, crearon como es sabido, una difícilísima situación económica a los trabajadores. Para tratar de paliar esta situación, la Compañía de M.Z.A., por Orden de Dirección General nº 200, de 19-04-1916, extendió a todo el personal de plantilla y fijo permanente, la gratificación general que venía disfrutando el personal de oficinas, según acabamos de ver, elevando, además, el importe de la misma a 1 mensualidad. Las condiciones en que se concedía eran:

Pertenecer a la Compañía, con el indicado carácter de personal de plantilla o fijo permanente, desde, al menos, 1º de enero del año anterior. (No quedaban excluidos, por otra parte, los que se hubieran jubilado después del 31 de diciembre de dicho año y los que se hallasen temporalmente ausentes por encontrarse cumpliendo sus deberes militares). No percibirían la gratificación los que por causa de licencia o enfermedad no proveniente de accidente del trabajo, hubieran dejado de prestar servicio más de 90 días en el último año natural; así como los que hubiesen cometido faltas en el servicio que, a juicio del Comité de Dirección, aconsejasen su exclusión. Esta gratificación no alcanzaba a los agentes superiores que disfrutaban de gratificación especial.

Al año siguiente, la Compañía concedió dos gratificaciones similares (en abril y en septiembre); y en 1918, una en abril, otra en septiembre, y una 3ª en diciembre; esta última en función de la anunciada autorización de subida de tarifas por parte del Gobierno. (87) Cada una de las gratificaciones concedidas en 1917, le supuso a la Compañía un gasto algo inferior a 2,5 millones de pesetas. (88)

Además de las concesiones extraordinarias de Norte, Andaluces y M.Z. y O.V. a que hemos hecho mención con anterioridad, sabemos que la Compañía de Alcantarilla a Lorca dio una gratificación de $\frac{1}{2}$ mensualidad en junio de 1916 y la del F.C. de Soria otorgó 6.000 ₧ para gratificar al personal, en octubre de 1917 (89); y podemos suponer, fundadamente, que otras compañías tomaron medidas análogas.

Antes de las excepcionales subidas de la Guerra, concretamente en 1904, la Compañía del Norte estableció una gratificación especial para los agentes fijos y los que como auxiliares prestasen servicio a la Compañía de un modo directo y permanente, cuyo sueldo no excediera de 1.500 ₧ anuales o de 4 ₧ diarias, y que tuvieran 4 o más hijos legítimos menores de 17 años. Esta gratificación se implanta a partir de 1-7-1904 y se abonaría en dos mitades al final de cada semestre, de modo que el primer pago tendría lugar en diciembre de aquel año. A estos efectos, la Empresa llevaría un registro en virtud de las correspondientes fe de vida o de declaraciones escritas de los interesados, firmadas por dos compañeros, como testigos, y con el visto bueno del jefe inmediato. A los agentes que pasaran a tener más de 1.500 ₧ de sueldo o 4 ₧ de jornal, dejaría de abonárseles la gratificación, salvo que el aumento de sueldo o de jornal fuera inferior a la gratificación, en cuyo caso se les abonaría la diferencia entre el aumento de sueldo o jornal y la gratificación correspondiente. El importe anual de esta indemnización, era: 20 ₧ familia con 4 hijos; 50 ₧, 5 hijos; 90 ₧, 6 hijos; - - 140 ₧, 7 hijos; 200 ₧, 8 hijos; 270 ₧, 9 hijos; y 350 ₧, 10 hijos. (90) La Compañía modificó esta escala a partir de 01-01-1911 aumentando los valores asignados a los 3 primeros grupos: 80 ₧ con 4 hijos, 100 ₧ con 5 hijos, y 120 con 6. Luego, en el año 1912 la hizo extensiva al personal suplementario.

Según la Compañía, esta gratificación le supuso, hasta

1915 inclusive, el siguiente gasto:

De 1904 a 1910, en que no llevó contabilidad separada de la misma, calculando un promedio de 110.000 ₧ por año,

	770.000,00
Año 1911	273.916,30
Año 1912	327.335,75
Año 1913	333.796,06
Año 1914	356.590,75
Año 1915	360.192,46

Total ₧ 1.651.831,32 (91)

La Compañía de M.Z.A., a la zaga de la del Norte una vez más, aprobó esta gratificación para sus agentes en 1911, 7 años después de que la hubiese establecido Norte. (92) Fue dada a conocer al personal por la Orden de Dirección General nº 195, de 16-05-1911, y las condiciones de su concesión así como sus valores, eran iguales a los establecidos por la Compañía del Norte: 4 o más hijos legítimos menores de 17 años; sueldos o jornales inferiores a 1.500 ó 4 ₧, respectivamente; pago en dos mitades, a final de cada semestre; tabla de valores de 80 ₧ para familia de 4 hijos y de 350 para la de 10 hijos, etc. Un auténtico, y en este caso laudable, "plagio". El beneficio no alcanzaba a los agentes auxiliares que prestasen servicio a la Compañía de modo provisional; como era el caso de los obreros admitidos temporalmente en las brigadas de la vía y de las estaciones o en cualquier otra dependencia, para trabajos urgentes o extraordinarios.

Las cantidades abonadas y los agentes a quienes correspondió en el 2º semestre de 1911, fueron:

	Nº DE AGENTES	TOTAL PTAS
Red Antigua	1.645	76.908,12
Red Catalana	189	8.190,00
TOTALES	1.834	85.098,12

(93)

El importe, en 1915, fue de 225.000 Ptas. (94)

3.2.3. GASTOS DE VIAJE Y TRASLACIONES

Las compañías siguieron distintos procedimientos para compensar a su personal de los gastos que se le ocasionaba por desplazamientos o por prestar servicio fuera de su residencia habitual: Abonos según número de comidas y de pernотaciones fuera de la residencia; según los kilómetros recorridos; según el número de horas fuera de la residencia habitual; dieta diaria; cantidad fija mensual... Entre altos jefes, podía darse el caso de fijarles un sueldo muy alto en el que se consideraba comprendida la compensación por los gastos que pudieran originársele al interesado por los desplazamientos que hubiera de efectuar como consecuencia del desempeño de su cometido; mientras que en otros casos se les abonaba los gastos que justificasen haber efectuado en cada salida, si bien podía existir un tope máximo de gasto, o bien tenían fijada una dieta diaria, muy alta, que cubría no sólo los gastos del propio interesado sino los del personal subordinado del que se hiciera acompañar.

Pasando al examen concreto de normas y posturas de distintas compañías en esta materia, nos fijamos en primer lugar en la de Madrid a Zaragoza y a Alicante:

La primera noticia sobre el particular que tenemos de esta Compañía, es de mayo de 1857 (95) : Cuando las exigencias del servicio obliguen al personal de conducción a una ausencia del domicilio ordinario de 24 horas seguidas, se abonará las indemnizaciones siguientes: por noche, 12 r. a maquinistas jefes, 8 r. a los demás maquinistas y 6 r. a los fogoneros. Dos años más tarde, el Consejo de Administración aprobó, con carácter provisional, unas normas sobre cantidades a pagar por gastos de viaje al personal subalterno de la Compañía, a la vez que encargó al Director estudiara detenidamente la cuestión y propusiera las medidas que creyese más convenientes para reducir gastos y precaver los abusos que pudieran darse en esta materia (96) . En julio del 63, el Consejo aprobó que los gastos de viaje a que tuvieran derecho los jefes conductores, se pagaran a razón de 14 y 20 r. diarios; que era el tipo adoptado para los empleados de oficina del Movimiento que disfrutaban sueldos análogos a los de aquéllos (97) . En mayo del 64, en atención a que por haber aumentado los puntos de parada de los trenes de mercancías en la línea de Alicante, los conductores y guardafrenos habían de estar fuera de sus casas más tiempo -si bien tenían más descanso- y considerando la escasa retribución que venían percibiendo por gastos de viaje -4 y 3 r. diarios, respectivamente- el Consejo consideró equitativo -elevar dichos gastos de viaje a 5 r. para los conductores y a 4 r. para los guardafrenos (98) . Con motivo de una reorganización, en julio de 1868, del servicio de revisores de billetes, que suponía reducir el número de éstos de 11 a 9 y la subida de sus sueldos, que se estimaba eran bajos, fue aprobado, asimismo, elevar de 150 a 200 r. la asignación mensual por gastos de viaje de estos agentes (99) . En sentido contrario, en octubre del 67, el Consejo acordó rebajar de 24 a 20 r. por día entero, la cantidad fijada como gastos de viaje a los pagadores. (100)

Acerca de la asignación por gastos de viaje al alto personal, podemos decir que a mediados de 1868 M.Z.A. (101) modificó la Orden de Dirección de 03-05-1866, en el sentido siguiente: Se abonarían gastos de viaje por la red de la Compañía o por cualquier otro punto del Reino, a razón de 80 reales por 24 horas, al Jefe de Servicio de Material y Tracción, al Ingeniero de Tracción, al Jefe de Movimiento y a los Ingenieros de División de Vía y Obras; en cuya cantidad se hallaban incluídos los gastos de los agentes subalternos que acompañasen a estos jefes; los cuales tendrían que realizar, al menos, un viaje de 3 a 5 días los Jefes - de Servicio y uno de 7 a 8 días los Ingenieros de División y el Jefe de la Tracción. Para el Director de la Explotación y para el Jefe de Tráfico, se mantenía el abono de gastos de viaje a la vista de las cuentas que presentasen. Se acordó, también, abonar gastos de coche en vista de notas mensuales, al Secretario del Consejo, al Agente Financiero y al de lo Contencioso.

La existencia de las normas que al respecto va dictando la Compañía, no la impide actuar con cierta discrecionalidad o flexibilidad en su aplicación. Y así, en sesión de 7 de octubre de 1870 el Consejo aprobó que a los guarda-frenos que hacían servicio directo de equipajes con líneas extrañas (otras compañías), se les abonase a contar de dicha fecha, como gastos de viaje, de 6 a 8 reales, según el Director lo estimase conveniente, por cada día que se ocupasen en tal cometido, en lugar de la cantidad fija de 60 r. al mes que por el expresado concepto disfrutaban, en general, los guarda-frenos; cantidad que se les asignó cuando estos empleados hacían solamente servicio ordinario en las líneas de la Compañía. Vemos, por una parte, que se habla de que vienen cobrando, en general, 60 r. al mes, y por otro lado ahora se deja al criterio del Director el que se abone de 6 a 8 r., según estime.

Un nuevo proyecto de circular de Movimiento fue aprobado a comienzos del año 1875 (102) para personal de este Servicio, en el sentido de que sólo seguirían disfrutando de gastos de viaje fijos mensuales los celadores del telégrafo y se suprimían los de los inspectores y subinspectores, que gozarían de 24 a 16 r. diarios durante las ausencias de sus domicilios. La experiencia demostró que esta reforma, lejos de proporcionar ventajas a la Compañía, había sido gravosa para sus intereses; por lo que a final de año, fue aprobado un nuevo proyecto de circular, en el que, además de establecerse nuevamente gastos de viaje fijos mensuales para inspectores y subinspectores, se daba a conocer a todo el personal de aquel Servicio, los gastos de viaje asignados a cada empleado por disposiciones anteriores y se dictaban algunas reglas sobre justificación y abono. (103) Una nueva circular de este Servicio aprobada a finales de 1876, estableció las bases sobre abono de gastos de viaje al personal de trenes, por kilómetro recorrido. (104)

En una recopilación de las disposiciones que afectaban al personal de Movimiento, efectuada a mediados de 1880, y en la que se introducían algunas modificaciones, se designó las estaciones en que, como malsanas, en la época que se señalaba, los jefes y los factores cobrarían gastos de viaje dobles; modificando lo establecido en circular nº 322. (105)

Para asimilarle a los Inspectores de Movimiento y de Contabilidad General, que gozaban de 300 r. mensuales, se asignó esa misma cantidad al Inspector de Material de Vía y Obras, en vez de los 20 r. por día de salida que venía cobrando. (106)

Por la "Circular nº 62 (circulares antiguas núms. 315, 322 y 336)" de los años ochenta, aunque no sabemos la fecha exacta, conocemos los siguientes datos:

- Gastos fijos mensuales:
 - Inspector y Subinspector 300 r.
 - Celador de alambres 100 r.
- Gastos de viaje eventuales:
 - Empleados de oficina, según clase de servicio 24 y 16 r. diarios
 - Agentes de busca de bultos y agentes especiales 20 r. "
 - Jefe de estación suplementario y oficial de telégrafo 8 r. "
 - Factor telegrafista suplementario 6 r. "
 - Jefe de estación en Vadollano y Baeza, meses julio a octubre 16 r. "
 - Factor telegrafista en estaciones y meses citados 12 r. "
- Personal de trenes:

Los gastos de viaje están fijados por kilómetro, con valor diferente para conductor y para guardafreno y también según el tipo de tren: Así, mixtos y correos de gran recorrido, 0,025 r. por Km. conductor y 0,020 r. guardafreno. En trayectos cortos, como Madrid-Guadalajara, 0,030 r. conductor y 0,025 r. guardafreno. Mercancías, línea Alicante, 0,040 r. conductor y 0,035 r. guardafreno. Estos tipos podían ser modificados por el Jefe de Movimiento, si el servicio sufría variaciones importantes.

La circular nº 160, de 09-08-1902, modificó la anterior, estableciendo algunos valores superiores. Vemos algunos:

Jefe de estación suplementario 3 Pk día
 Factor telegrafista suplementario 2,5 Pk día
 Capataces, guarda-agujas y mozos 1,5 Pk día

Los jefes de estación y factores en estaciones malsas-

nas siguen con las mismas cantidades -4 y 3 Pts., respectivamente- si bien es mayor el número de estas estaciones. El personal de trenes ahora aparece con valores por hora en vez de por kilómetro y tipo de tren, contándoles 1 hora antes de salir y 1 h. después de volver: conductor, 0,12 Pts./hora; guardafreno y mozo en servicio de guardafreno, 0,10 Pts.

Una nueva circular del Servicio de Movimiento, la nº 160 (nuevo) de 15-12-1908 y con efectos desde 01-01-1909, vuelve a fijar valores de gastos de viaje; entre ellos, 0,08 ₧ por hora para los mozos de tren y mozos de plantilla y suplementarios.

Un año más tarde, una "Ampliación a las Circulares 62 y 160 (nuevo)", de 31-12-1909, especifica los horarios que dan derecho al personal de las dietas no pagadas por horas: Dieta completa cuando se salga antes de las 12 del día y se regrese después de las 12 de la noche, y media dieta cuando se salga después de las 12 horas del día o se regrese antes de las 12 de la noche. Si la ausencia comprende sólo desde las 12 de un día a las 12 del siguiente, 1 día de dieta, aunque comprenda dos fechas. Estas modificaciones produjeron, lógicamente, descontento en el personal perjudicado (por ejemplo, mozos autorizados para frenos, que cobran 8 céntimos por hora frente a los 10 céntimos que percibían antes; o los que en vez de dieta completa ahora cobraban media dieta en función de la hora de salida o de regreso) y fueron criticados por la prensa obrera. (107)

En un informe interno de M.Z.A., sobre ventajas diversas de que disfruta el personal de los diferentes Servicios, evolución del gasto que suponen para la Compañía y del beneficio que significan para el personal de la misma (108), al hacer referencia a los gastos de viaje, se clasifica a éstos en dos grupos: gastos fijos y gastos eventuales. En el primer

grupo están los agentes de ciertas categorías que con motivo de su cargo han de salir a la línea con frecuencia, y otros que, como los revisores de billetes, tienen asignada cantidad fija. Incluye en el segundo grupo las cantidades abonadas a los agentes que no disfrutaban de gastos fijos de viaje y que por conveniencia o necesidad del servicio tienen que salir a prestar los suyos fuera de su residencia, o bien en los trenes. Disponemos de la información detallada de ambos grupos de gastos de viaje, a partir del año 1915; de modo que conocemos número de agentes de las diversas categorías que han percibido gastos de viaje de uno u otro tipo y el importe de los mismos.

En el grupo de gastos fijos de viaje, en 1915 la categoría que ocupa el primer lugar, tanto por el número de agentes, 137, como por el importe de lo abonado, 75.886 ₧, es la de revisor de billetes; sigue luego el personal de telégrafo, 94 agentes y 33.300 ₧. La cantidad más alta de promedio cobrado por individuo, es 958,33 ₧ -Agentes de Caja-; y la cantidad que más se repite, con gran diferencia sobre las demás, como promedio de agente, es la de 900 ₧, que la cobran Inspectores Principales, Inspectores, Subinspectores, Ingenieros Agregados, Jefes de Sección, Jefe de Conductores, Revisores Jefes y Jefe de Negociado. La cantidad más baja es de 300 ₧ (25 mensuales), Celadores del telégrafo.

Los resúmenes de los años 1915, 1916 y 1917, son los que siguen:

	AÑO 1915		AÑO 1916		AÑO 1917	
	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.
Red Antigua	375	217.226	371	211.252	369	204.576
Red Catalana	98	58.980	105	62.421	106	63.318
TOTALES	473	276.206	476	273.673	475	267.894

(En apéndice 89 se da el detalle, por Servicios, de número de agentes, importes y promedios).

En el apartado de gastos eventuales de viaje, en 1915, en la Red Antigua, el grupo de personal más numeroso es el de conducción, 1.200 agentes; por depender de Madrid todo el servicio de Material y Tracción. Vemos el detalle de las dos redes en el cuadro que sigue:

	RED ANTIGUA		RED CATALANA	
	Nº DE AGENTES	PESETAS	Nº DE AGENTES	PESETAS
Personal de trenes	1.096	574.052	355	187.339
Personal superior de estac.	269	164.430	128	27.006
Personal inferior de estac.	674	165.385	538	48.250
Maquinistas y Fogoneros*	1.200	722.318	-	-

Las cantidades pagadas por gastos eventuales de viaje en los años 1915, 1916 y 1917, así como el número de agentes que cobraron por este concepto, lo damos a continuación, con la aclaración de que en la Red Catalana falta el Servicio de Material y Tracción, como hemos visto.

	AÑO 1915		AÑO 1916		AÑO 1917	
	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.
Red Antigua	4.613	2.008.822	5.042	2.194.438	5.726	2.439.995
Red Catalana	1.063	280.380	1.230	286.685	1.398	322.038
TOTALES	5.776	2.289.202	6.272	2.481.123	7.124	2.762.033

* Según Wais, el Servicio de M. y T. se rige todo desde Madrid desde poco después de 1908.

(En apéndice 90 pueden verse tipos de asignación por gastos de viaje, en vigor en 1916).

En cuanto a la Compañía del Norte, parece que bastante tempranamente reguló ya la materia de que venimos ocupándonos. Así, el acta del Comité nº 47, de 29-11-1865, recoge que el Director acompaña una Orden de Dirección relativa a las indemnizaciones que ha de devengar en lo sucesivo el personal por reintegro de viaje y traslaciones. Examinada detenidamente por el Comité, la aprueba y acuerda se devuelva al Director para que pueda someterla a la Reunión de París, a quien también compete su conocimiento, por ser parte integrante del presupuesto.

La Instrucción General nº 2 de Personal, recoge en su art. 72 que todo empleado que vaya en servicio a una localidad distinta de la de su residencia oficial, tendrá derecho a una indemnización por gastos de traslación, siempre que la duración de su ausencia le obligue a hacer una comida fuera de su casa; y da la tabla con los valores de las distintas indemnizaciones por comida y por pernoctación, según categorías. Esta tabla, que puede verse en apéndice 91, establece 6 niveles de categorías: En la 1ª entran los Subjefes de Servicio, Ingenieros, Inspectores Principales; en la última, 6ª, Guarda-agujas, Engrasadores, Peones... La dieta diaria, 24 horas, se reparte en dos comidas y una noche. La dieta del grupo 1º es de 12 ₧, que se reparten así: 4,5 ₧ para cada comida y 3 ₧ para pernoctación. La dieta del grupo último es de 2 ₧ (0,75 ₧ para cada comida y 0,5 para cama). Pero hay un detalle importante; existe un tope máximo de indemnización al mes -100 ₧ en el grupo 1º, 80 en el 2º, 30 en el 6º...- si bien el tope no es aplicable a los agentes destacados fuera de la Sección o Circunscripción en que prestan servicio; y por otro lado, algunas categorías tienen señalado un tope más alto que el fijado con carácter general

para su nivel. Los horarios que dan derecho a dieta, son: Para el almuerzo, regresar después de la 1 de la tarde o salir antes de mediodía; para la comida de la noche, regresar después de las 8 o salir antes de las 7; para la pernoctación, regresar después de la 1 de la madrugada.

Las indemnizaciones al personal de trenes, se fijan por horas de ausencia: Ausencia entre 6 y 18 horas y a partir de ahí por fracciones de 12 horas. Los interventores en ruta, conductores y maquinistas, tienen 1,25 ₧ por ausencia de 6 a 18 h. y 1,5 ₧ por fracciones de 12 horas. Los guarda-frenos, fogoneros y mozos, 1 ₧ y 1,25 ₧, respectivamente.

Los gastos de traslaciones de los Jefes de Servicio, regulados por art. 73 de la citada Instrucción nº 2, según nota que presentarían mensualmente y en la que indicarían fecha y detalle de las salidas; sin exceder de 20 ₧ por día. En el art. siguiente se regulaba los gastos de coche hechos fuera de Madrid y el sistema era análogo.

A finales del año 1910, Norte modificó la tarifa que fijaba el reembolso de los gastos de traslaciones, con objeto de mejorar los tipos concedidos, teniendo en cuenta que la carestía de la vida obligaba a los agentes a mayores gastos cuando estaban fuera de su residencia. (109) La tabla recogida en apéndice 92 creemos es la que refleja los nuevos valores; aun cuando no tengamos seguridad absoluta, por no estar la misma fechada (110). En esta nueva tabla aparecen 4 grupos: Personal de los Servicios Centrales, con 6 niveles; Personal de la línea, con 7 niveles; Personal suplementario; y Personal de trenes y tracción. El sistema de comidas y pernoctaciones y los límites horarios, así como indemnización por horas de ausencia en el personal de trenes, son los mismos que en la tabla anterior. Hay también topes máximos, pero no en todos los casos. Una novedad, con respecto a la tabla

antigua: es que los interventores en ruta tienen una indemnización fija por mes, de 50 ₧, con deducción, en su caso, por enfermedades y licencias. Esta mejora supuso a la Compañía, según manifestación propia, un aumento de gasto de unas 500.000 ₧ al año. (111)

Otra información, sin duda de fecha posterior, quizá año 1912, indica que a los Jefes y Subjefes de División, Inspectores, Jefes Adjuntos y Agregados y Subjefes de Servicio, se les abona gastos de viaje por notas que presenten, a razón de 25 ₧ diarias. (112)

La información de que disponemos por lo que se refiere a la Compañía de M.C.P. y O.E., es la siguiente:

Un anejo al Reglamento General nº 4, de 04-04-1901, recogía normas sobre la materia. Otro anejo al Reglamento señalado, de febrero de 1911, anuló a partir de 1 de febrero citado el párrafo A del Anejo anteriormente indicado y fijó los siguientes valores como gastos de viaje y traslaciones:

Jefe de tren	0,010 ₧/Km.
Interventor en ruta	0,008 "
Guardafreno	0,005 "

Además, se abonaría a estos agentes, por cada 12 horas o fracción que pasasen en servicio fuera de su residencia, 0,75 ₧ a los jefes de tren y a los interventores, y 0,55 ₧ a los guardafrenos.

En cuanto al personal de conducción, según Instrucción Reglamentaria nº 11, de 20-02-1911, capítulo I, cuando estos agentes, fuera de su turno regular cubrieran piloto durante cierto tiempo en un punto distinto de su residencia habitual, destacados fuera de su depósito en otro depósito,

o fueran llamados a declarar, etc., percibirían las siguientes cantidades:

	POR COMIDA	POR NOCHE
Maquinista	1,25	1
Fogonero	1	0,75

En el supuesto de que hubiese dormitorio de la Compañía, no cobrarían la noche.

En enero de 1913, un nuevo Anejo modifica el art. 50 del Reglamento nº 4 de Personal, a partir de esa fecha, con la siguiente adición: Los obreros de estado de la Sección de Vía y Obras y los operarios de Material Fijo que disfruten de vagón-dormitorio, devengarán los días de ausencia efectiva de su residencia, las indemnizaciones siguientes:

Si su jornal no excede de 3,75 Pts./día 0,55 Pts./día
Si es mayor de 3,75 Pts./día 0,75 Pts./día

3.3. SALARIO INDIRECTO

3.3.1. EL DISFRUTE DE VIVIENDA GRATUITA O DE INDEMNIZACION - COMPENSATORIA

La construcción de viviendas baratas para obreros, fue una de las respuestas dadas por las empresas para mitigar en alguna medida la difícil situación económica de su personal. Es un "fenómeno" que aparece unido a la revolución industrial. Y no son sólo las empresas, sino que también las instituciones oficiales atienden a este problema. Como ejemplo, el caso promovido por un Concejal del Distrito 10º de

Barcelona, Luis Zurdo Olivares, que había sido ferroviario y que fue pionero en la lucha por la defensa de los derechos de este personal, y que, además, nos ha dejado un relato de su vida, y en cierto modo de la de sus compañeros, en su libro "Veinte años de vida ferroviaria y dieciseis después".: A mediados de 1907 consiguió que la Junta Local de Reformas Sociales de Barcelona aprobase el proyecto que había presentado para la construcción por el Ayuntamiento de aquella Ciudad de 2.500 casas para obreros; a cuyo fin sería emitido un empréstito de 25 millones de pesetas. (113)

Centrándonos ya en el caso de los ferroviarios, vemos en primer lugar la actuación en este campo de la Compañía del Norte:

La Instrucción General nº 2 de esta Compañía, en su capítulo XII, recoge que la misma dará habitación en edificios de las estaciones o en la población, si no hubiere local en aquéllas, a los Inspectores Principales de la Explotación encargados del servicio activo, a los Jefes de Depósito y Reserva y a los Jefes de Estación. En las localidades en que hubiese jardines, los empleados antes citados podrían disponer de ellos, previa autorización, para cuidarlos a expensas suyas. (Se advierte de la grave responsabilidad en que incurrirían si utilizasen en su jardín o en su servicio personal, obreros o peones de la Compañía). Además, a los Jefes de Estación, Jefes de Depósito y Jefes de Reserva -únicamente a ellos- se les daría luz y lumbre por cuenta de la Compañía. (Debían cuidar de que nadie utilizase más que para el servicio de la compañía, el aceite y el combustible).

Todos los empleados que ocupasen edificio de la Compañía, excepto los indicados anteriormente y los porteros, pagarían el alquiler que fuese fijado por el Servicio de Vía y Obras con la aprobación del Director de la Compañía. El

importe de cualquier desperfecto en los locales que no fuera consecuencia natural del uso, sería de cuenta del empleado correspondiente.

Según se desprende de otra información, en los casos en que la Compañía no podía facilitar vivienda a los agentes de los cargos a quienes se les otorgaba gratuita, les concedía una indemnización compensatoria. Así, en el acta correspondiente a la reunión del Comité de 25-01-1865, nº 9, al estudiar los cuadros de personal -plantilla y presupuesto- se recoge que habiéndose quemado el edificio de la estación de Pozuelo, se propone una indemnización de 1.080 reales para el Jefe, por alquiler de casa; y se propone, asimismo, una indemnización de igual cuantía, por habitación, para un Subjefe de la estación de Venta de Baños; e, igualmente, una indemnización de 2.520 r., para habitación de Jefe y Subjefe de la estación de Palencia. Con respecto a la estación de Madrid, se aprueban en esta misma sesión indemnizaciones por un importe total de 41.280 r., para premios de responsabilidad, residencia y habitación, de que antes no gozaba el personal de estaciones, en razón de los cortos sueldos que tienen asignados, de la carestía de la vida, y, sobre todo, porque están concedidos a todos los servicios centrales. Con el paso del tiempo, la indemnización por vivienda se hizo extensiva a otros cargos. Así, en 1912, entre las mejoras concedidas por Norte a su personal, estableció diferentes tipos de indemnización por casa, para Subjefes y Vigilantes Jefes que no habitasen edificio de la Compañía. (114)

Por lo que se refiere a la Compañía M.Z.A. no sabemos dispusieran de unas normas precisas al respecto y es a través de los múltiples casos concretos que conocemos como podemos llegar a determinar su actuación en este campo.

La falta de viviendas, en ocasiones, da lugar a dis-

tintas decisiones: Así, en 1864 el Gobernador Civil de Alicante plantea a la Compañía la conveniencia de aumentar el número de viviendas en la estación de Elda para que pudieran ser ocupadas por empleados de la misma; pero la Compañía no accede, por cuanto la estación había sido aprobada en las condiciones en que se encontraba y debía esperarse al resultado de los productos, para ver si procedía o no la ampliación. (115) En 1871, por la falta de locales, un total de 55 personas -empleados de la Compañía y familiares de los mismos-, habitan en 17 vagones en las estaciones de Baeza, Linares, Chinchilla y La Encina. Considerando el deplorable espectáculo que esto supone ante los viajeros, aparte de las desastrosas condiciones, tanto en el orden higiénico como en el moral, de las familias afectadas, y teniendo en cuenta, asimismo, el daño que suponía para la Compañía la destrucción de estos 17 vehículos -cuyo valor podía estimarse en 180.000 r.- del uso a que debían ser destinados, el Consejo aprobó la construcción de las viviendas económicas suficientes para el alojamiento de aquellas familias en condiciones regulares, por un importe de 28.000 r. (116) En 1878, con el fin de evitar a los empleados de la estación de Tocina el pago de alquileres que venían satisfaciendo por falta de locales en aquella estación, la Compañía alquiló, por el precio de 90 r. al mes y un plazo de 6 años, un edificio que, con pequeñas obras, quedaría habilitado para vivienda del personal de la Compañía. (117) Con destino a agentes de la vía del ramal de Carmona que carecían de vivienda, el Consejo, en sesión de 20-06-1884, aprobó un crédito de 3.200 ₧ para construcción de 4 chozos. (En esa misma sesión fue aprobado un crédito de 30.000 ₧ para construcción de una casa, junto a los talleres de La Macarena, destinada a vivienda del Jefe de Depósito de Sevilla). Una parte del personal inferior de la estación de Valdemoro carece de vivienda y se ve por ello obligado a pernoctar lejos de la estación. Como próxima a ésta hay una vivienda en venta, la compra la Compañía

ña, por 4.500 Ptas. (118)

Por otro lado, son abundantísimos los casos en que la Compañía concede indemnización por vivienda a sus agentes. He aquí algunos: En vista de que el Jefe de la estación de Santa Cruz de Mudela no puede habitar en el edificio de la misma, por falta de local, el Consejo, en sesión de 02-04-1872 acuerda se le indemnice mensualmente con 35 r., para que pueda atender al pago de alquiler de habitación en Santa Cruz. En sesión de 1 de julio de ese mismo año, fue autorizado el abono de 60 r. mensuales a un Factor Telegrafista de Hellín, para pago de alquiler de vivienda hasta que se le habilite local en aquella estación. En su reunión de 14-01-1873, el Consejo de Administración, atendiendo petición de 6 Factores de la estación de Almansa, autorizó se abonase a cada uno de ellos 2 r. diarios por día de indemnización de alquiler de casa, en vista de los elevados precios de las habitaciones en aquel punto. Poco después -sesión de - 21-03-1873- se acuerda el abono de 2 r. diarios de indemnización por casa a un Factor que ocupaba una vivienda en la estación de Almansa, que ahora se destinaba al Jefe de Depósito. El incendio de la estación de La Encina motivó que los empleados de la misma tuvieran que trasladarse con sus familias a la vecina población de Almansa; y con tal motivo, el Consejo aprobó se abonase hasta fin de año, indemnización por casa, a razón de 3 r. diarios al Jefe de Estación y de 2 r. a cada uno de los 3 Factores de la plantilla. Con motivo de los sucesos cantonales, el Agente Comercial de Cartagena tuvo que pasar a ocupar vivienda en Murcia, el 05-09-1873; y la Compañía acordó abonarle 6 r. diarios hasta que pudiera volver a Cartagena o fuera destinado a otra residencia. (119) Por haber sido fortificada la vivienda que ocupaba en el pueblo de Arcos el Asentador de aquella residencia y haber tenido que trasladarse a Calatayud, el Consejo acuerda que mientras duren tales circunstancias se abone a este empleado el

alquiler de la habitación que ocupa en esta localidad. (120) A otro Asentador se le abonan 240 r. para pago de habitación en Sigüenza, a donde hubo de trasladarse, por haber sido ocupada la suya. En sesión de 11-06-1875, el Consejo autorizó la apertura de un crédito de 15.265 r. para pago de alquiler de habitación de las familias de los empleados de Movimiento que habían tenido que trasladar sus residencias por haber sido ocupados por destacamentos de tropas los locales en que vivían, y autorizó, asimismo, el pago de 11.560 r. para varios empleados de la estación de Cartagena, para compensarles de los perjuicios y gastos que se les habían originado teniendo que satisfacer alquiler de casa con motivo de la ocupación de aquella ciudad por los cantonales.

En 1876, factores-telegrafistas de la estación de Alicante solicitaron una retribución mensual para ayuda del pago de alquiler de las casas que ocupaban en la ciudad, por no haber local bastante en dicha estación. El Consejo, para no sentar precedente, que podría ser invocado por otros agentes de igual clase y análogas circunstancias, desestimó tal petición, pero autorizó al Director para que pudiera indemnizar en casos especiales a los empleados que por exigencias del servicio debían habitar en las estaciones y no pudieran efectuarlo por haber sido las mismas destruidas o por no tener locales suficientes. (121)

Con motivo de que habían de ser derribadas en 1885 las casas de la "Campanilla" de la estación de Atocha en las que habitaban 2 Ayudantes-Practicantes, el Consejo acordó que, en tanto se les habilitaba nueva casa, se les abonase 1,25 rs. diarias, para que pudieran vivir en la población, y, por otro lado, que se les facilitase provisionalmente un local, con una cama, para que pudieran ocuparla durante las 24 horas que cada uno de los interesados había de estar de guardia. (122)

Tras la fusión de las Compañías M.Z.A. y T.B.F., el Comité de Dirección acordó la unificación de los abonos a los empleados de las dos redes por alquiler de casa, en los casos en que se creyera conveniente otorgar dicha indemnización. Con tal motivo, en una comunicación de 10-07-1899, nº 840, del Administrador Comisionado de Barcelona, se indica que a partir del día 1º del indicado mes, en la Red Catalana disfrutarían abono por alquiler de casa, en caso de que la Compañía no pudiera facilitar local propio para vivienda, los empleados siguientes: Inspector y Subinspector de la Explotación, 60 ₧ mensuales; Jefes de Estación Principal, 60 ₧; Subjefes de Estación Principal, 45 ₧.

Ya en el año 1915 y siguientes, la situación con respecto a indemnización por vivienda, según datos de la propia Compañía (123), es la siguiente:

	AÑO 1915		AÑO 1916		AÑO 1917	
	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.
Red Antigua	256	89.034	175	83.517	176	83.064
Red Catalana	491	70.080	501	72.480	462	70.500
TOTALES	747	159.114	676	155.997	638	153.564

En apéndices 93 y 94 puede verse el detalle de las indemnizaciones concedidas en 1915 y 1916. El examen de los mismos muestra las grandes diferencias en los tipos de indemnización, que van desde las 90 ₧ anuales de guardas, porteros y ordenanzas, de la Red Catalana, y las 120 ₧ de mozos-guarda-agujas de la Red Antigua, hasta las 1.500 ₧ de los altos jefes. Llama también la atención que mientras en la Red Catalana cobra indemnización un elevado número de porteros y

guarda-agujas de Movimiento -345 en 1915 y 353 en 1916-, en la Red Antigua sólo aparecen 3 mozos-guarda-agujas, en 1916.

En cuanto a viviendas de la Compañía ocupadas por su personal, según manifestación de la misma, eran numerosas las viviendas, en estaciones y sobre la línea, cedidas gratuitamente a los agentes (124). Según la Compañía, evaluando "muy por lo bajo" este beneficio, podía asignarse como tipo medio de alquiler, 15 ₧ mensuales las viviendas del llamado personal superior -Inspectores, Jefes de Sección, Jefes de Depósito, Jefes de Estación, Sobrestantes, Factores...- y 7,50 ₧ las del llamado personal inferior o "de fatiga" -capataces, mozos, etc.- El importe, para 1915, sería - 542.960 ₧.

El resumen de la información correspondiente a los años 1916 y 1917, es el siguiente:

	AÑO 1916		AÑO 1917	
	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.
Red Antigua	5.466	570.420	5.532	574.550
Red Catalana	857	101.096	847	99.800
TOTALES	6.323	671.516	6.379	674.350

Además, la Compañía disponía de unas 460 ó 470 viviendas que alquilaba a los obreros con familia "por un alquiler muy módico" que oscilaba entre 3 ₧ y 7,5 ₧ mensuales. (125)

Por otra parte, M.Z.A. indica que venía destinando anualmente unas 250.000 ₧ para nuevas viviendas, sin contar las cantidades invertidas en reformas, ampliación y construcción de nuevas estaciones. (126)

Finalmente, hemos de señalar que así como la Compañía del Norte, según hemos indicado, facilitaba luz y lumbre a ciertos agentes, M.Z.A., Red Catalana, por la circular nº 68, de 28-11-1901, dio a conocer se concedía, con carácter provisional, a los jefes de estación "el petróleo necesario para la alimentación de un quinqué de su propiedad y para su uso particular", con una limitación de consumo máximo, variable según los meses del año, y que iba de 2,7 Kgs. en junio a 4,6 Kgs. en diciembre. El personal de las estaciones encargado de la limpieza y arreglo de los aparatos de alumbrado de las mismas, cuidaría también de la limpieza y alimentación de estos quinqués si el jefe de estación habitaba en ella. Por otra parte, la jefatura confiaba en que esta concesión sería un motivo más para que los jefes de estación vigilasen el buen empleo del combustible, procurando no permanecieran encendidas más luces de las necesarias para el servicio; de modo que esperaban que desde 1º de diciembre, en que empezaría a regir esta circular, no sólo no aumentase el consumo de petróleo, sino que disminuiría.

3.3.2. LAS VENTAJAS PARA VIAJAR

El personal de las Compañías de FF.CC. gozó, desde los primeros tiempos, de las ventajas que para viajar les concedieron las compañías.

La Compañía de M.Z.A., por su Consejo de Administración, y con el fin de corregir los abusos que se daban, reguló de forma muy precisa, en marzo de 1858, los diferentes títulos de transporte gratuitos o en condiciones ventajosas, a conceder a autoridades, empleados, etc. (127) Con anterioridad, el Consejo había consultado al Comité de París acerca del proceder seguido en la materia por las Compañías de FF.CC. francesas; el cual resultó era coincidente con el

sistema que se venía siguiendo ya en la línea Madrid-Albacete. (128)

Los títulos de transporte aprobados en marzo de 1858, fueron:

- Permisos de libre circulación. Daban derecho a viajar en 1ª clase por todas las líneas en explotación de la Compañía. Se darían por acuerdo del Consejo de Administración, y estaban destinados a Autoridades, alto personal de la Compañía, etc. (En esta ocasión: entre los destinatarios estaba el Delegado del Gobierno en la Compañía, Director General de Correos, Director General de los Caminos de Hierro Franceses, los Hermanos Rothschild, miembros de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, Administradores, Directores e Ingenieros de Compañías de FF.CC. que empalmaban con las líneas de M.Z.A., los propios Administradores de M.Z.A., el Director General y altos jefes de la Compañía y miembros del Comité de París). Se imprimían sobre pergamino.
- Permiso de circulación temporal, a expedir por el Director General, en las 3 clases. En papel blanco.
- Billetes de servicio. En las 3 clases. Destinados a empleados de la Compañía llamados a recorrer la línea en el desempeño de sus funciones. También podrían ser concedidos a personas ajenas, pero que viajaran en interés de la Compañía. Los concedía el Director. En papel amarillo.
- Billetes valederos para un sólo viaje, ida y vuelta. Autorizados a expedirlos bajo su responsabilidad el Ingeniero Jefe de la Compañía, el Ingeniero Jefe de la Tracción y el Jefe de la Explotación. Llevaban la firma, en estampilla, del Director y debía constar el motivo del viaje. Se expedían en las tres clases, en papel blanco para la 1ª; rosa para la 2ª y azul para la 3ª.
- Billetes de precio reducido. Destinados, exclusivamente,

a padres, madres, mujeres e hijos de los empleados de la Compañía. Se expedían, en las tres clases y a petición de los interesados, por los respectivos Jefes de Servicio. Precio 1/4 del ordinario.

Los portadores de cualquiera de los billetes citados, tenían derecho al transporte gratuito de 30 Kgs. de equipaje. Desde 1º de abril siguiente quedaban anulados todos los permisos y billetes concedidos con anterioridad.

A mediados de 1862, (129) el Consejo aprobó una Orden de Servicio (la nº 9, de 24-08-1862) modificando las disposiciones hasta entonces vigentes en materia de billetes de servicio y billetes a precio reducido para padres, esposa e hijos de los empleados; billetes que deberían ser expedidos exclusivamente por los Jefes de Servicio y solamente en los casos de precisa necesidad. Esta Orden de Servicio establecía 6 clases de títulos de transporte.

A finales de 1868, el Consejo acordó, a título de ensayo, expedir billetes en 2ª clase, ida y vuelta, al precio de 30 reales al mes, a favor de los empleados que residiendo en pueblos cercanos a Madrid, tenían que viajar diariamente a la Capital para asistir a sus oficinas. (El precio de 30 reales, según la Compañía, venía a representar por término medio el 10% de la tarifa ordinaria, teniendo en cuenta las distancias entre Madrid y los varios puntos elegidos por los empleados para residencia) (130). A mediados del 73, estos empleados solicitaron y obtuvieron se les concediera pases gratuitos. (131)

Esta concesión dio lugar a que, enseguida, otros agentes pidieran se les eximiera del pago de 1/4 del precio del billete que venían pagando cuando viajaban por las líneas de la Red; pero el Consejo resolvió no acceder a lo que se

pedía mediante el siguiente razonamiento: "Cuando en 1858 se fijaron las reglas que hoy rigen para la concesión de billetes a precio reducido a los empleados y sus familiares, se tuvieron presentes, procurando ponerles remedio, los inconvenientes y aun los abusos a que daba lugar el sistema antes seguido, a pesar de ser entonces exiguo el personal y corta la extensión de líneas explotadas, comparados con los que son hoy. Sensible es al Consejo no poder acceder a lo que se solicita, que conduciría a la reproducción de los inconvenientes referidos". No obstante "deseoso siempre de hacer lo posible por el personal" decide autorizar al Director para que en aquellos casos en que, con arreglo a las órdenes y disposiciones vigentes, corresponda al mismo o al Consejo la concesión de licencias, pueda, a la vez, conceder billetes gratuitos a los empleados a cuyo favor, y por causas especiales, lo soliciten los Jefes de los respectivos Servicios. (132)

Con independencia de las normas sobre concesiones de carácter general o a determinados grupos, según acabamos de ver, se dieron casos de concesiones particulares; esto es, a ciertos empleados, en casos concretos, como los siguientes: En sesión de 21-12-1863, sin que pueda servir de precedente, el Consejo concede un pase gratuito entre Pinto y Madrid, ida y vuelta, y valedero para 3 meses, al Jefe de la Fábrica de Billetes, que por consejo de los médicos por el delicado estado de salud de un hijo, ha fijado temporalmente su residencia en Pinto. El 30-10-1870, se autoriza a un empleado de Movimiento a fijar su residencia en Guadalajara y se le concede pase de circulación temporal entre esta ciudad y Madrid, en vista de las especiales circunstancias que concurren. En 5 de noviembre del 75, sesión nº 23 del Consejo de Administración, se concede a un empleado de Tráfico que tiene su residencia en Vallecas, pase de circulación gratuita para él y un hijo suyo de corta edad que ha de traer dia-

riamente a un colegio de Madrid, donde recibe su primera educación. (Nuevamente se señala que ello no puede servir de precedente). En reunión de 25-09-1882, el Consejo concede, "como gracia muy especial", un pase de circulación temporal entre San Fernando y Madrid, a favor de la esposa y de una hija de un telegrafista, "con el objeto de que la última de dichas señoras pueda continuar sus estudios de Profesora en esta Corte".

Otro aspecto a considerar en esta materia de facilidades para viajar dadas al personal ferroviario, son los acuerdos entre Compañías sobre este particular. Están, por un lado, los intercambios de pases de libre circulación para Administradores y alto personal de las Compañías, y, por otra parte, las ventajas concedidas al personal en general. Por lo que a M.Z.A. se refiere, adoptó distintas posturas al respecto, en momentos diferentes. Así, en julio del 58, a petición del Jefe de la Explotación del F.C. de Toledo, M.Z.A. concede pase de libre circulación a los empleados de aquel ferrocarril que tuvieran que trasladarse de Castillejo a Madrid; pero en cambio negó reducción de precio a los familiares de aquellos empleados (133). Cuando la Compañía del F.C. de Badajoz trasladó sus oficinas a Madrid y pidió a M.Z.A. billetes rebajados para el desplazamiento que habían de hacer sus empleados desde Ciudad Real, el Administrador Delegado, dada la urgencia y circunstancias, concedió billetes a mitad de precio, para este personal; decisión a la que luego dio su conformidad el Consejo de Administración. (134)

M.Z.A. unas veces intercambia billetes de libre circulación con otras Compañías, pero otras decide no hacerlo. Así, mientras en 1862 dio permisos de libre circular para los Jefes de Norte, a cambio de un número igual de aquella Compañía para los de M.Z.A. (135), al año siguiente, en vista de las numerosas peticiones que recibe de las demás empresas

para que facilite a sus empleados billetes gratuitos de circulación por las líneas de M.Z.A., acuerda no conceder tales billetes salvo en casos especiales, que deberán ser sometidos al Consejo de Administración (136). Y, en efecto, dos meses más tarde, ante propuesta del Director de la línea de Zaragoza a Barcelona de intercambio de billetes de libre circulación en las respectivas líneas, para los Administradores de ambas Compañías, el Consejo estima no es conveniente hacer tal intercambio (137). Sin embargo, el año 1865 sí intercambió billetes de este tipo con la Compañía del Norte, para los funcionarios principales de una y otra Compañía. (138)

Con respecto a la concesión de pases gratuitos o a precio reducido que, según costumbre establecida desde hacía algún tiempo, venían haciéndose mutuamente muchas Compañías a favor de sus empleados, el Consejo de Administración de M.Z.A. acordó en el año 1868 dejar de pedir tales billetes para su personal y rehusar las peticiones que en análogo sentido recibiese de otras Compañías, al estimar algunos Administradores que tales intercambios daban lugar a numerosos abusos. (139)

Entre las disposiciones de M.Z.A. sobre la materia de que venimos ocupándonos, hemos de citar, además de las ya indicadas de 1858 y 1862, la Orden de Servicio General nº 6 -anterior a la última de las citadas y que trataba de los permisos a los familiares de los empleados-; una Orden de Dirección aprobada por el Consejo el 11-07-1877, que aclaraba que los billetes gratuitos o permisos de circulación sólo daban derecho a ocupar asiento de la clase indicada en el título de transporte, por lo que quedaba prohibida la mejora de clase mediante el pago de la diferencia; la Orden de Dirección nº 175, de 20-12-1897, y sus ampliaciones, de 20-01-1898 y de 07-01-1899; la Circular de Dirección nº 119, de 23-12-1899; la Circular de Dirección nº 120, de 20-01-1900

y la Orden de Dirección nº 191, de 22-02-1908, la cual refundía las disposiciones anteriores.

La Orden de Dirección nº 191, establecía, para la circulación gratuita o a precio reducido, los siguientes modelos o títulos de transporte:

- TARJETAS DE LIBRE CIRCULACION. Para Consejeros, Director General, Subdirectores y Jefes de Servicio de la Compañía; Administradores y Directores de otras compañías; y altos Funcionarios del Estado.
- BILLETES ANUALES DE LIBRE CIRCULACION. (En las tres clases; que llevan, color amarillo la 1ª, verde la 2ª y marrón la 3ª).

Se extienden para los siguientes grupos:

- . Empleados de la Compañía que por el cargo deban viajar con frecuencia.
- . Agentes de otras compañías.
- . Empleados de oficinas centrales autorizados a vivir fuera de Madrid y Barcelona.
- . Fondistas y contratistas y otras personas.
- PERMISOS DE CIRCULACION TEMPORAL. (En las tres clases)
 - . Para agentes de la Compañía y fondistas, cuando sea para menos de 1 año y personas a quienes la Superioridad acuerde.
- BILLETES DE CIRCULACION PARA LA INSPECCION DEL GOBIERNO EN FF.CC. (En 1ª y 2ª clase). Según R.O. de junio de 1900.
 - . Destinados exclusivamente a funcionarios de la Inspección del Gobierno en los ff.cc.
- BILLETES DE CIRCULACION GRATUITA PARA PROVEERSE DE VIVERES
 - . Para el personal de la línea que resida en puntos donde no exista mercado o éste sea insuficiente, para que puedan proveerse de comestibles en otras poblaciones. No son personales y se expiden a los agentes, que son responsables del uso que de ellos

se haga por las personas que tengan opción a utilizarlos. No podrán ser utilizados por más de dos personas a un tiempo, ni facilitarse más de una vez por semana a un mismo empleado o a dos personas de su familia. Sólo son valederos para el punto de destino en los mismos indicado.

- BILLETES DE SERVICIO PARA UN SOLO VIAJE. (En las tres clases)
 - . Para agentes no provistos de billete de circulación, y para las familias en los casos de traslado; para un sólo viaje; ida o ida y vuelta. Llevan perforado el número de personas que pueden utilizar el billete
 - . También para funcionarios de las Divisiones 2ª y 3ª de FF.CC. (redes de M.Z.A.), para un sólo viaje que deban hacer por trayecto no comprendido en el billete de libre circulación de que estén provistos.
- BILLETES PARA CASOS URGENTES. Para viajes de servicio - cuya urgencia no permita obtener billete de servicio para un sólo viaje. Autorizados para expedirlos, diversos jefes; entre ellos, algunos Jefes de Estación.
- AUTORIZACIONES PARA BILLETES GRATUITOS. (En las tres clases)
 - . Para las personas a quienes la Superioridad acuerde concederlas. Para un sólo viaje, ida y vuelta y el número de personas que en la autorización se indique
- AUTORIZACIONES PARA BILLETES A CUARTA PARTE DE PRECIO. (Clase a elegir). Llevan perforado el número de personas que lo utilizarán. Destinadas a los siguientes grupos:
 - . Padres, esposa e hijos de empleados.
 - . Pensionistas de la Compañía.
 - . Empleados de las Compañías limítrofes con las que M.Z.A. tenga acuerdo de concesión de la misma gracia
- AUTORIZACIONES PARA BILLETES A MITAD DE PRECIO. (Clase a elegir) Llevan perforado el número de personas que la utilizarán. Destinatarios:

- . Padres, esposa e hijos de pensionistas de la Compañía.
- . Padres, esposa e hijos de empleados de compañías limitrofes, como en el caso anterior.
- . Personas a las que la Superioridad acuerde concederlas.
- . Los Jefes de Servicio pueden solicitar estas autorizaciones para otros parientes que vivan en compañía y a expensas de empleados que considere reúnen méritos para esta concesión.

Resumiendo y ciñéndonos al personal de la Compañía,
(140) tenemos:

- Para el alto personal de la misma, tarjetas de libre circulación.
- Para el personal, en general, billetes anuales de libre - circulación, permisos de circulación temporal, billetes de servicio para un sólo viaje y billetes para casos urgentes
- Para empleados de oficinas centrales de Madrid y Barcelona, autorizados a vivir fuera de su residencia oficial, billete anual de libre circulación. (Se supone que sólo para el trayecto comprendido entre Madrid o Barcelona y el respectivo punto de residencia).
- Para personal de la línea residente en punto con falta o insuficiencia de mercado, billete de circulación gratuita, para el propio agente o determinados familiares, para el trayecto comprendido entre la estación del agente y población cercana con suficiente mercado.
- En caso de traslado del agente, billete gratuito para él y su familia.
- Para familiares de los empleados (padres, esposa e hijos y, excepcionalmente otros familiares a cargo del agente), billetes a cuarta parte del precio, en la clase que pidan.
- Para pensionistas de la Compañía, autorizaciones para bi-

- lletes a cuarta parte del precio, en la clase que elijan.
- Para familiares de pensionistas de la Compañía, autorizaciones para billetes a mitad de precio, en la clase que soliciten.

En definitiva, los agentes de M.Z.A. no provistos de billete de circulación, tenían que solicitar el billete gratuito cada vez que fueran a viajar. Por otra parte podían viajar a cuarta parte o a mitad de precio, por las líneas de las compañías con las que M.Z.A. tuviera establecido acuerdo de intercambio de esta modalidad.

La clase de asiento que tenían derecho a ocupar los agentes de la Compañía poseedores de tarjetas de servicio, permisos de circulación temporal, billetes de servicio y gratuitos, eran las siguientes:

1ª Clase.- Jefes de Servicio, Jefes e Ingenieros de División, Inspectores Principales, Inspectores de Movimiento, de Tracción, de Material y de Contabilidad; Jefes de Depósito, Agentes Comerciales, Jefes de Sección de Vía y Obras, Secretarios de Servicio o División, Agregados, Jefes de Oficina y sus similares, y empleados, fueran del servicio activo o de oficinas, con sueldo de 2.500 ₧ en adelante.

2ª Clase.- Empleados de oficina, Revisores, Jefes de Estación de 2ª y 3ª clase, Factores, Conductores, Guardafrenos, Celadores del telégrafo, Maquinistas, Asentadores y Ordenanzas de plantilla de las oficinas centrales.

3ª Clase.- Resto de empleados.

En caso de que fuera necesario para atender al público, los agentes de la Compañía portadores de billetes de circulación, debían ceder su asiento a los viajeros provistos de billete y ocupar otro de clase inferior.

La 1ª ampliación a la Orden de Dirección nº 191, de 24-06-1911, establece que a partir de 1º de julio siguiente se concedería billetes de favor a esposas, hijos, padres, padrastrros, hijastros, padres políticos e hijos políticos de los agentes, al precio de 1 céntimo por kilómetro, con un mínimo de 25 céntimos por trayecto simple y de 50 céntimos para ida y vuelta, y un máximo de percepción de 2,5 Ptas por viaje sencillo y 5 Ptas por uno de ida y vuelta, en la clase que correspondiera según la categoría del agente. (Se abonaría, además, el Impuesto del Tesoro y las cantidades se redondearían por 5 céntimos). Con esta nueva concesión, quedaba anualada la de billetes a cuarta parte del precio para esposa, hijos y padres. Esta misma disposición amplió la concesión de billetes a mitad de precio de la tarifa general, a los hermanos y a los hermanos políticos de los agentes.

La 2ª ampliación a la repetida Orden de Dirección nº 191, de 22-05-12, y el Anejo nº 1 a la Circular de Dirección nº 5 (R.C.), de 31-05-1912, dieron a conocer nuevas concesiones para agentes pensionistas de la Compañía y sus familiares. Son éstas:

- Los pensionistas disfrutarán de billetes gratuitos, hasta el límite de 4 al año.
- Los padres, esposa, hijos varones menores de edad e hijas solteras del pensionista, podrán disfrutar, también, de billetes de favor, con igual limitación de 4 autorizaciones por año para cada agente, con independencia del número de familiares comprendidos en cada autorización.
- También disfrutarían de billetes de favor, con la misma limitación de 4 por año, las viudas en goce de pensión, así como los hijos varones menores de edad y las hijas solteras, habidos unos y otras en el matrimonio con el agente.
- Finalmente, se concedía también billetes de favor a los huérfanos en goce de pensión, con la limitación señalada.

La clase de estos billetes sería la correspondiente al último cargo desempeñado por el agente pensionista.

Por otro lado, los agentes pensionistas podrían disfrutar de la concesión de autorizaciones de billetes a cuarta parte del precio en las líneas de la Compañía del Norte, hasta el límite de 4 por año. Asimismo, los familiares de pensionistas antes indicados, podrían disfrutar de la concesión de billetes a mitad de precio, por las líneas de Norte, con la misma limitación de 4 por agente pensionista.

En la valoración hecha por M.Z.A. de las ventajas diversas que disfrutaba el personal, en el apartado de billetes da los datos que a continuación indicamos:

	AÑO 1915		AÑO 1916		AÑO 1917	
	Billetes concedid.	Ptas.	Billetes concedid.	Ptas.	Billetes concedid.	Ptas.
R.Antigua	208.830	4.427.630	237.585	5.020.773	253.064	5.336.274
R.Catalana	91.285	1.901.454	96.855	2.016.734	103.214	2.132.693
TOTALES	300.115	5.329.084	334.440	7.037.507	356.278	7.468.967

(141)

Se aclara que se evalúa sólo los beneficios concedidos por la Compañía al personal y familiares, en sus viajes particulares por las líneas de la misma, y deja de considerarse, 1º el beneficio que el personal propio ha obtenido viajando "en condiciones de favor" por las líneas de otras compañías combinadas, y 2º el sacrificio que a M.Z.A. le ha representado, en reciprocidad, las ventajas análogas a empleados y familiares de estas compañías. Se aclara, asimismo, que el

término medio del beneficio concedido por billete, se ha supuesto igual al que se calculó, con todo detalle, para los billetes facilitados en el mes de enero de 1913, que fue cuando se llevó a cabo este laborioso trabajo.

El desglose por clases de billetes, en el año 1915, es el siguiente:

RED	CLASE DE BILLETE	TOTAL BILLETES CONCEDIDOS	TERM.MEDIO DEL BENEFIC. POR BILLETE	IMPORTE TOTAL PTAS.
ANTIGUA	De servicio	79.649	23,05	1.835.909,45
	De favor	90.814	20,99	1.906.185,86
	Gratuitos	7.445	50,46	375.674,70
	A 1/4 precio	215	35,83	7.703,45
	A 1/2 precio	30.707	9,84	302.156,88
TOTAL RED ANTIGUA		208.830		4.427.630,34
CATALANA	De servicio	22.590	23,05	658.999,50
	De favor	47.648	20,99	1.000.131,52
	Gratuitos	2.318	50,46	116.966,28
	A 1/4 precio	4	35,83	143,32
	A 1/2 precio	12.725	9,84	125.214,00
TOTAL RED CATALANA		91.285		1.901.454,62
TOTAL AMBAS REDES		301.115		6.329.084,96

(142)

Además de estos billetes, están los que se daban para que los hijos fueran a la escuela y para adquirir provisiones en condiciones más ventajosas en pueblos cercanos al de la residencia del agente.

Las autorizaciones de estos tipos y para autorizados a vivir fuera de la residencia oficial, en 1917 fueron:

	Para adquirir víveres	Para ir a escuelas	Para autorizad. a vivir fuera
Red Antigua	1.028	173	702
Red Catalana	231	71	40
TOTALES	1.259	244	742

(143)

En otro informe, de fecha 16-06-1916, M.Z.A. indica que el número de billetes concedido en un año (no concreta cuál) es de 273.866 y el importe de 5.800.000 ₧. Son cantidades algo inferiores que las dadas para 1915, antes vistas, pero también muy importantes.

En cuanto a la Compañía del Norte, indicamos a continuación lo que sobre el particular recoge la Instrucción General nº 2:

Art. 85.- Ningún empleado podrá viajar en los trenes sin ir provisto del correspondiente billete.

Art. 86.- Los pases de circulación se pedirán al Director de la Compañía por la vía jerárquica.

Art. 87.- Los empleados de nuevo ingreso, para presentarse en el punto de destino, así como los cambiados de residencia, recibirán un cupón de servicio para ellos y sus familiares, y un boletín para el transporte gratuito de su mobiliario.

- Art. 88.- Los empleados de plantilla de los servicios centrales, en Madrid, autorizados para residir fuera del radio de la población, recibirán pases de circulación para los trenes que se les indique, con objeto de que puedan desplazarse al trabajo y regresar a sus casas.
- Art. 89.- La Compañía concederá billetes de 1ª, 2ª y 3ª clase, al precio reducido de 1 céntimo de peseta por kilómetro recorrido, con un mínimo de 25 céntimos por un trayecto simple y de 50 céntimos por un trayecto de ida y vuelta. Las tasas se redondearán por 5 céntimos. El máximo de percepción será de 2,5 ₧ para un viaje sencillo y de 5 ₧ para uno de ida y vuelta. El Impuesto del Tesoro, de cuenta del interesado.
- Art. 90.- Disfrutarán del beneficio de los mencionados billetes de favor, solamente las esposas, hijos, padres, padrastros, hijastros, padres políticos e hijos políticos de los empleados de la Compañía, y se darán de la clase a que tenga derecho el empleado.
- Art. 91.- Siendo estos billetes personales, no podrán, bajo ningún pretexto, cederse ni venderse. Todo fraude o tentativa de fraude por parte de los empleados, dará lugar a su destitución.
- Art. 92.- A los Jefes de Servicio se les concederá pases de circulación de 1ª clase para sus padres, mujeres e hijos.

Hemos de resaltar que la Instrucción General nº 2, era del año 1891, según ya hemos indicado en otras ocasiones, y ya en esta fecha, (no sabemos desde cuándo) Norte concedía billetes de favor a los familiares en las condiciones que muchos años más tarde M.Z.A. dio a los de sus empleados.

En 1912 publicó una circular por la que concedía determinadas ventajas en materia de viajes a sus pensionistas y a familiares de los mismos, a partir de 01-06-1912: A los pensionistas, billetes gratuitos. A padres, esposa e hijos menores de edad e hijas solteras, billetes de favor. A viudas en goce de pensión, hijos menores e hijas solteras, los mismos billetes, y lo mismo a los huérfanos con goce de pensión. 4 viajes al año. Parece son las mismas concesiones que hizo M.Z.A. por la 2ª ampliación a la O.D. nº 191 y seguramente, en esta ocasión actuaron ambas Compañías de común acuerdo (Era el momento del I Congreso Ferroviario y sus reivindicaciones). Además, estas Compañías acordaron conceder, a partir de la citada fecha 01-06-1912, billetes a cuarta parte del precio a pensionistas de una y otra Compañía, y a mitad a padres, esposa, hijos menores e hijas solteras y huérfanos en goce de pensión. (144)

Otro hecho hemos de destacar: Cuando con motivo de los conflictos de los años 1912 y 1916 Norte publicó sendos informes dando a conocer las ventajas de que disfrutaba su personal y el coste que ello le suponía a la Compañía, no valoró el apartado de títulos de transporte. En el folleto de 1912 se limita a decir que "en orden a la concesión de billetes de favor para los empleados y sus familias, así para los agentes en activo como para los pensionistas, la Compañía es tan liberal que, excepto lo del carnet de identidad, es el único punto en que la Federación de Ferroviarios Españoles no ha encontrado nada que pedir, exigiendo que las demás compañías se acomoden a nuestras bases". En la publicación de 1916 vuelve a hacer referencia a los billetes también de una forma sólo superficial, citando como otras ventajas de su personal, además de las que antes ha detallado, la concesión de billetes gratuitos para los agentes y de favor para sus familias, que permiten atender a la salud de la esposa y de los hijos o al cuidado de los propios intereses, los que los

tienen; la facultad de vivir fuera de las grandes poblaciones, ganando así en economía y en higiene, merced al desprendimiento de la Compañía que facilita billetes para ir y venir diariamente a la oficina, y para que la familia vaya al mercado.

De la Compañía de M.C.P. sabemos que dictó una Orden modificando a partir de 15-06-1911 el art. 2º del Reglamento General nº 3, en relación con esta materia: Se concedían billetes de favor a esposas, hijos, padres, padrastros, hijastros, padres políticos e hijos políticos de los agentes de dicha Compañía, en la clase que correspondiera al agente, al precio reducido de 1 céntimo por kilómetro con un mínimo de 25 céntimos por un trayecto simple y 50 céntimos por un trayecto de ida y vuelta; y a mitad de precio de la tarifa general, a hermanos y hermanos políticos. (145)

No conocemos las concesiones de otras Compañías a su personal en este campo de facilidades de viaje; pero sin duda también las hicieron, más o menos generosas.

3.3.3. EL ECONOMATO

La Compañía del Norte estableció, ya en 1878, un economato o almacén de comestibles, como lo llamaba, para suministrar a su personal "artículos de consumo a precio de coste". A tal fin, tomaba a su cargo los gastos de administración superior del economato, hacía gratuitamente los transportes de distribución por toda la red y facilitaba, sin interés alguno, los fondos necesarios para la compra de géneros y su existencia en almacén y sufragaba una serie de atenciones, tales como facilitar, sin pago de alquiler, los locales en que se hallaban instalados los almacenes, que le suponía gastar cantidades considerables en la ampliación de los antiguos

y construcción de otros nuevos. Los precios a que los agentes adquirían los artículos eran, según la Compañía, entre un 12 y un 42% más baratos que los corrientes en plaza, y había artículos como el carbón en que esta reducción llegaba al 62%, puesto a domicilio y bien pesado. (Son datos facilitados por la Compañía en 1916 y pudieran no ser aplicables a todo el largo período entre esta fecha y 1878). (146)

La Instrucción General nº 2 de Personal, de esta Compañía, recoge en el capítulo XV, art. 106 a 122, la normativa sobre el economato. Destacamos los puntos que nos parecen más interesantes: Existían en aquella fecha almacenes en Madrid y en Valladolid; y para el suministro al personal de la línea se utilizaban vagones especiales, servidos por un repartidor. La Compañía publicaba, para conocimiento del personal, un cuadro de "precios corrientes". Para poder suministrarse del economato, los agentes debían proveerse de una libreta en la que constaba nombre y apellido del agente, empleo, salario mensual y servicio al que pertenecía. En esta libreta se relacionaba los artículos solicitados, cantidad, precio, etc. (Otra libreta igual quedaba en poder del Servicio). El valor de los artículos entregados cada mes, no podía, en modo alguno, exceder los 2/3 del sueldo mensual del interesado. Estaba prohibido solicitar artículos que no fueran para el propio consumo.

El importe de las ventas hechas por el economato fue creciendo desde las 325.805,52 ₧ de 1878 hasta los 6.060.385,97 ₧ de 1915; (147) lo cual viene explicado, aparte de por otras causas, por el aumento de personal. (En apéndice 95 puede verse el detalle del importe de las ventas en cada uno de los años comprendidos entre las dos fechas citadas).

Además, Norte concedía "desde largos años", según su propia declaración, en su deseo de "distinguir con su bene-

volencia al personal de corto sueldo, sobre todo en Madrid" en que las condiciones de vida eran más difíciles, una reducción del 10% de su consumo, al personal con sueldo de 2.400 Ptas. o inferior. (148)

La Compañía de M.Z.A. tardó muchos años en establecer economato. Fue en sesión de 01-05-1902 cuando el Consejo tomó el acuerdo de crear un economato para suministrar a sus trabajadores artículos de 1ª necesidad en buenas condiciones de calidad, peso y precio; a cuyo fin, votó los créditos necesarios para construcción de los edificios correspondientes. Este acuerdo fue dado a conocer, al personal de la Red Antigua por la Orden de Dirección nº 133, de 15-05-1902, y al de la Red Catalana por la Orden de Administración nº 9, de 01-06-1902. Luego por la Orden de Dirección nº 185, de -- 20-03-1903, se comunicó que a partir de 1 de abril siguiente quedaba establecido el economato, de cuyo almacén principal, construido en la estación de Atocha, podrían surtirse todos los agentes del personal fijo permanente de la Compañía, tanto de la Red Antigua como de la Catalana. Más adelante, los agentes de Barcelona serían servidos por la sucursal de dicho punto, tan pronto como estuviese ultimada su instalación. (149)

Las normas de funcionamiento del economato de M.Z.A. son similares a las establecidas por Norte: Libretas individuales, de las que tiene un duplicado la Compañía, en las que constan diversos datos del agente, entre ellos el crédito mensual, por medio de las cuales se solicitan los géneros (comestibles y telas) y en las que se figura el importe de los artículos suministrados. Publicación por la Compañía de - listas de precios. Suministro al personal de la línea por medio de vagones repartidores, previo establecimiento del correspondiente pedido. Prohibición de ceder a extraños artículos facilitados por el economato. Descuento mensual en

nómina del importe de los pedidos, que no puede exceder de $\frac{2}{3}$ del sueldo, o de $\frac{1}{3}$ en el supuesto de que tuviesen aún descuento de cooperativa. (Antes de la creación del economato, los agentes de M.Z.A. dispusieron de una cooperativa).

Poco después de establecido el economato, éste amplió sus servicios facilitando también al personal la adquisición de vestuario de uniforme y de paisano; según fue dado a conocer por la "Ampliación de la Orden de Dirección nº 185", de 01-08-1903.

El examen de las actas de las sesiones del Consejo de Administración nos ha permitido conocer los productos adquiridos por el economato para suministrar al personal. Son éstos:

- Aceite. (Unos 500.000 Kgs. al año).
- Garbanzos. (Cantidades variables, que van de los 55.000 Kgs. comprados en 1905, a los 190.000 de 1914). Compran simultáneamente de diversas calidades -hasta 4- con diferencias importantes en el precio. (En el año 1910, por ejemplo, a 0,85, 0,74, 0,59 y 0,44 ₧ el Kg.). El precio más caro que llega a pagarse es 1,10 ₧ el Kg., en 1914; y el más barato, 0,44 ₧/Kg., en 1910).
- Arroz. También de distintas calidades, pero con menos diferencias. El más caro, en 1916, a 0,5875 ₧/Kg.; y el más barato, en 1914, a 0,32 ₧/Kg.
- Patatas. Entre 9 y 17 céntimos el kilogramo.
- Tocino. Entre 1,34 y 2 ₧/Kg.; exceptuado el año 1916, en que llega a pagarse a 2,75 ₧ el Kg.
- Bacalao, es otro de los productos que adquiere el economato.
- Vino; cuyo precio de adquisición va desde 0,18 ₧ el litro hasta 0,40 ₧/litro; e incluso 0,725 ₧/l. en 1915.
- Carbón. El economato venía adquiriendo anualmente

1.500 ó 1.600 toneladas; pero el estallido de la guerra disparó la demanda de modo que en 1915 compró 2.000 toneladas, en 1916, 3.000 toneladas; y en 1917, 4.000. Por otro lado, el precio de este producto sufrió unas alzas desmesuradas.

Otros productos que adquiere también el economato; pero de forma más esporádica, son azúcar y jabón.

(Ver apéndices 96 y 97).

No sabemos en qué medida el personal estaba satisfecho con los servicios prestados por el economato; pero en un artículo de la revista "La Unión Ferroviaria", nº 4, de 01-09-1909, se hace una crítica muy negativa del mismo: Que proporciona pingües ganancias a la Compañía. Que se fundó con el único y exclusivo objeto de suprimir la cooperativa de consumo y socorros mutuos que los empleados de M.Z.A. tenían establecida en Madrid. Que en la cooperativa, que tenía un surtido completo de géneros de punto, lencería, calzado, etc., las compras se pagaban en 12 meses, y en el economato sólo hay 1 mes para pagar. Que en la cooperativa los comestibles se vendían a precio más reducido que el mercado en plaza, y de no ser así, en las juntas generales se pedía cuenta; y en el economato los artículos de 1ª calidad no resultaban tan de 1ª como a su costo elevado debía exigirse. Que muchos artículos se recargaban con un 15 o un 20%; sin contar el abusivo importe de la conducción a domicilio en Madrid. Que cuando se quejan de la carestía y mala calidad de muchos artículos, les dicen no es obligatorio surtirse del economato. Sabemos también, que algunos empleados solicitaron autorización para constituir una cooperativa en sustitución del economato y que el Consejo no hallando forma de poder atender la petición, encargó al Director la contestase exponiendo las "poderosas razones" que lo impedían. (150)

La relación entre el número de empleados y las libretas existentes, en los años 1915, 1916 y 1917, era la siguiente:

- Año 1915.- Empleados de plantilla, 22.757; libretas, 19.450; de donde resulta que tenían libreta el 85,46% de aquéllos; pues aun cuando disponían de libreta algunos suplementarios, eran pocos y, por tanto, no alteraban sensiblemente la proporción.

- Año 1916.- Empleados de plantilla, 22.256. Libretas, 20.268. Porcentaje con libreta, 91%.

- Año 1917.- Empleados, 22.683. Libretas, 21.259. Porcentaje, 93%. (151)

En apéndice 98 se refleja el número de libretas existentes y las ventas realizadas durante los años 1903 a 1917, ambos inclusive.

Por su parte, la Compañía evalúa los gastos que a la misma supone el economato, de la siguiente manera:

- Cantidad, en promedio, desembolsada o invertida en géneros en el año; a la cual aplica un 5% de interés.

- Valor, según inventario, de edificios, muebles y enseres. Aplica 10% de interés a capital invertido y gastos de reparación y conservación.

- Transporte de los géneros comprados, al que aplica tarifa de servicio, muy reducida con respecto a la normal. (En 1915, la tarifa de servicio fue 0,015 ₧ Tm/Km.; mientras que la de pequeña velocidad fue, en conjunto, 0,0684). El suministro de los géneros al personal lo hace por medio de vagones especiales, en donde uno o más agentes hacen el reparto; y como la Compañía hace gratuitamente el transporte, el beneficio obtenido por el personal en esto es de 0,0684 ₧ Tm/Km., según cálculo aproximado para 1915.

De acuerdo con lo que antecede, las ventajas para el personal fueron:

Año 1915

5% interés capital invertido en géneros	22.770 Pts.
10% interés edificios, etc. y conservación	33.789 Pts.
Géneros comprados, diferencia tarifa aplicada	160.701 Pts.
Géneros enviados, tarifa p.v. no aplicada	243.931 Pts.
TOTAL	463.191 Pts.

Año 1917.- Total calculado, 538.426 Pts.

También otras Compañías tuvieron economato para sus empleados. Así, la de los FF.CC. Andaluces lo creó a comienzos de siglo, según se recoge en la memoria leída a la junta de accionistas de 30-06-1903 "Tenemos el más vivo deseo de mejorar las condiciones de existencia de los agentes de la Compañía y de identificarlos más con los intereses de ésta. Hace 3 años se creó, con gran satisfacción de los empleados, un economato en el que hallan a precio ventajoso artículos de consumo de calidad irreprochable". (152)

3.3.4. LA CONCESION DE ANTICIPOS SIN INTERES

Tanto la Compañía del Norte como la de M.Z.A. -seguramente también otras, pero carecemos de información al respecto- concedían anticipos sin interés, a su personal.

Norte, en el folleto que publicó en 1912 sobre instituciones establecidas por la Compañía en favor de su personal y mejoras que había concedido al mismo en los últimos años, indica que desde hacía "muchos años" venía concediendo a todos los agentes que lo solicitaban, anticipos sin interés

a cuenta de sus haberes, por cantidades que variaban entre 2 y 4 mensualidades de sueldo, a pagar en 12 o en 24 plazos mensuales, según los casos. La cantidad que la Compañía tenía en poder de su personal a fin del año 1911, era de 63.000 ₧; si bien había sido mucho mayor en otras ocasiones. Se hace notar, además, que a pesar de que se concedía anticipos a todo el personal, incluso a los obreros a jornal y tenían opción, por tanto, más de 22.000 agentes, eran muy pocos en número los que hacían uso de esta concesión; lo cual probaba, a juicio de la Compañía, que a pesar de todas las supuestas quejas y reclamaciones por el estado precario de los agentes, no debían ser muchos los que necesitaban esta clase de auxilio, cuando no lo solicitaban.

En el folleto análogo al anterior, que bajo el epígrafe de "Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario", publicó esta Compañía en 1916, se vuelve a hacer referencia a este apartado de anticipos sin interés, indicando que venía concediéndoles desde hacía más de 40 años, en las condiciones que hemos señalado más arriba. Luego se señala que la cantidad en poder de los agentes por este concepto, en 31-12-1915, era de 177.778,23 ₧ frente a las aproximadamente 63.000 ₧ de 31-12-1911; y se hace la aclaración de que ante el comentario hecho en el folleto de 1912, de que parecía deducirse de la baja cifra de 63.000 ₧ en anticipos que no eran muchos los agentes necesitados de auxilio; se produjo enseguida un cúmulo de peticiones, casi todas provenientes de una misma residencia y muchas de ellas suscritas por agentes que nunca habían solicitado anticipo; de donde se deducía que ahora lo pedían sin necesidad "por atender a requerimientos o consejos de alguien interesado en crear un conflicto a la Compañía". El resultado, según la Compañía, fue que casi todos los agentes que en 1912 pidieron el anticipo sin hacerles falta, gastándolo tal vez en cosas inútiles por hacer caso a recomendaciones

extrañas, se veían ahora en la necesidad de renovarlo todos los años, por no poder ya desprenderse de ese dinero; o sea, que habiéndolo pedido por un fin político, ahora tenían que pedir su renovación por necesidad ineludible.

La Compañía de M.Z.A. también concedía anticipos sin interés a su personal; y esto ya desde los primeros tiempos, aunque por estos años son casos muy aislados.

El primer anticipo de que hemos encontrado referencia es el aprobado por el Consejo de Administración en su sesión de 09-07-1857, acta nº 52: Se le concede, por un importe de 2.000 r. a un telegrafista, en consideración a los buenos servicios y aptitud del mismo, para que pueda librarse del servicio de armas y a reintegrar mediante descuentos de 1/3 del sueldo del agente. En el año 1858 encontramos un anticipo, de 1.000 r. a un Oficial del Almacén de Madrid, para que pueda atender a la enfermedad de una hija (153); y otros dos anticipos, de 2.000 r. cada uno, concedidos a dos hermanos empleados, para que uno de ellos pudiera redimirse del servicio militar, a reintegrar mediante retención de 100 r. mensuales. (154) En enero de 1862 se concede un anticipo de 2.000 r., a reintegrar mediante descuento de 100 r. mensuales a un Jefe de Estación para que pudiera reponer el mobiliario de su propiedad, que se le había quemado en un incendio producido en la estación. (155)

Pero es a partir de 1863 cuando la concesión de anticipos aparece de forma más frecuente, pues a lo largo de ese año hemos podido contabilizar hasta 10 anticipos, algunos de ellos concedidos a jefes de cierto nivel y, consecuentemente, de cuantía más elevada. Así, uno de 6.000 r. a un Jefe de Oficina de Intervención para reintegrar mediante retención mensual de 350 r. (156) Dos, de 4.000 r. cada uno, concedidos a un Jefe de Conductores y a un Inspector de Movimiento, a

los que mensualmente les sería retenido, respectivamente, 1/2 del sueldo y 300 r. (157)

En sesión de 7 de noviembre de 1864, el Consejo acordó que en lo sucesivo no se concederían anticipos a los empleados sino en caso de enfermedad de los mismos o de individuos de sus familias; lo cual deberá ser acreditado por certificado del Médico Principal de la Compañía. Como complemento del acuerdo anterior, dos años más tarde, el 5 de diciembre de 1866, acta nº 29, el Consejo determinó que los anticipos concedidos a los empleados no podrían exceder de 3 mensualidades; que el descuento no bajaría de 1/3 del sueldo; y que mientras un agente tuviese un anticipo pendiente de amortización, no se le podría conceder otro.

De cualquier modo, la concesión de anticipos en M.Z.A. va en aumento; de modo que en el año 1867 hemos encontrado recogidos en las actas del Consejo de Administración hasta 50 anticipos y en el año 1868, un total de 42. La cuantía de estos anticipos suele darse en mensualidades; generalmente, 3, que es el máximo a conceder, según hemos visto un poco más arriba; y cuando se fija en reales, suelen oscilar entre 1.000 y 2.500.

El estado de la cuenta de anticipos en 25-05-1867, (158) es el siguiente:

Anticipos aprobados por el Consejo	89.572,99 r.
Reintegros varios	29.195,37 r.
	<hr/>
SalDOS pendientes y en vías de reembolso	60.377,62 r.

La cantidad adeudada por los empleados a la Compañía por este concepto, sigue creciendo y en 31-12-1869, es de 80.000 reales. El Consejo, juzgando oportuno limitar la can-

tividad que por este motivo queda improductiva para la Compañía y en interés mismo de los empleados, acuerda que en lo sucesivo la suma total de los anticipos que a los mismos se conceda no deberá exceder de 100.000 r. (159)

Más adelante, ante el hecho de algunos empleados separados o que dimiten antes de haber reintegrado totalmente un anticipo, el Consejo de Administración acuerda que en lo sucesivo las peticiones de anticipo deberán ir acompañadas de la firma de dos empleados que se obliguen a responder con sus sueldos del reintegro total del anticipo que se solicita. (160) (En aquel momento, las cantidades no cobradas por la Compañía por las causas señaladas, ascendían a un total de 4.447,61 reales). No obstante este acuerdo, luego encontraremos casos en que el Consejo exime a algún solicitante de la presentación de avalistas. Así, en sesión de 19-06-1874, acta nº 12, el Consejo concede un anticipo de 2.500 r. a un empleado de Almacenes eximiéndole de la garantía exigida por la circular de Dirección nº 59, "en atención a las circunstancias especiales que concurren en dicho señor". E igualmente, en sesión de 17-09-1875, acta nº 19, se concede un anticipo de 4.000 r. a un agente de lo Contencioso, dispensándole, teniendo en cuenta circunstancias especiales y sin que sirva de precedente, de la firma de garantía por dos compañeros. Por otra parte, en sesión de 26-11-1873, acta nº 20, el Consejo relevó de la responsabilidad pecuniaria en que habían incurrido dos empleados de Movimiento en concepto de fiadores del reintegro de un anticipo de 1.000 r. concedido a un vigilante de la estación de Madrid, Juan García Abad, que se había suicidado.

Un nuevo acuerdo sobre concesión de anticipos, fue tomado por el Consejo a principio de 1873: En adelante, el reintegro de los anticipos que se concedan a los empleados, se verificará por medio del descuento mensual de 1/5 de su

suelo, en vez de 1/3 que venía descontándose. (161)

Las normas dictadas por la Compañía en materia de anticipos, luego no eran aplicadas con total rigidez, sino que se hacían excepciones; tanto en la no exigencia de avales, como en rebasar las 3 mensualidades del sueldo y en concederlos por motivos distintos de enfermedad -con cierta frecuencia, para redimirse del servicio de armas (162) , aunque en otras ocasiones lo niega por este motivo- (163) ; así como en cuanto al plazo para el reintegro.

Hemos visto que en febrero de 1870 el Consejo acordó que la suma total de los anticipos concedidos a los empleados no debería exceder de 100.000 r. Pues bien, en marzo de 1882, dado que la suma de 100.000 r. se halla excedida y hay varias solicitudes de anticipos pendientes, y, teniendo en cuenta el considerable aumento de personal con motivo de la adquisición de las líneas de Badajoz y Huelva, el Consejo acuerda ampliar a 130.000 r. el fondo para anticipos. (164) Años más tarde, concretamente en 1898, en que el número de agentes es de unos 14.000, nos encontramos con que la cantidad destinada a concesión de anticipos es de 50.000 ₧ (200.000 r.) (165) y muchos años después, en 1916, cuando el personal de la Compañía es muy numeroso y los precios de los artículos de primera necesidad han sufrido un gran aumento, la cantidad invertida por M.Z.A. en anticipos es de 250.000 ₧ (166)

La Compañía venía destinando, ignoramos desde qué fecha, el 15% del fondo de 50.000 ₧ para anticipos, es decir, 7.500 ₧, exclusivamente para concesión de anticipos a empleados con más de 3.000 ₧ de sueldo. En 1898, ante el hecho de que la indicada cantidad de 7.500 ₧ estaba sin aplicación desde hacía mucho tiempo, mientras que el resto de crédito -42.500 ₧- se hallaba distribuido casi constantemente, el Consejo acordó modificar el art. 8º de la Orden de Direc-

ción nº 150, redactándolo en los siguientes términos: "No podrá aplicarse más del 15% del crédito total otorgado para atender a la concesión de anticipos a los empleados cuyo sueldo anual exceda de 3.000 ₡". Como, por otra parte, se habían dado varios casos de no poder dar curso a peticiones de anticipos por no fundarse en enfermedad del agente o de su familia, a pesar de que los motivos de algunas de estas peticiones eran "verdaderamente atendibles", se modificó también el art. 1º de la citada Orden de Dirección nº 150, en el sentido de que además de por enfermedad, se podían dar anticipos cuando concurriesen circunstancias especiales y con informe favorable del jefe respectivo. (167) Un mes más tarde fueron aprobadas nuevas reformas en las disposiciones sobre anticipos, suprimiéndose algunas restricciones que parecían innecesarias; de modo que, por un lado fue derogada la Orden de Dirección nº 155 y por otro se introdujeron modificaciones en los artículos 5º, 6º y 7º de la Orden de Dirección nº 150. (168)

Con fecha 01-04-1903, la Orden de Dirección nº 184 modificó la nº 181, que venía regulando la concesión de anticipos en la Red Antigua. Los puntos más destacables de la nueva Orden son:

Los anticipos los concede el Comité de Dirección y por su delegación el Director de la Compañía y el Administrador Comisionado.

No podrá aplicarse más del 15% del crédito total para la concesión de anticipos a empleados cuyo sueldo sea superior a 3.000 ₡ anuales.

El anticipo no podrá exceder, en ningún caso, del importe de 3 mensualidades del sueldo y será reintegrado en el plazo máximo de 15 meses. El empleado que pretenda obtener

un anticipo, deberá encontrarse en las circunstancias siguientes: Llevar más de 2 años al servicio de la Compañía; no hallarse sujeto a descuento para extinguir responsabilidad directa o subsidiaria procedente de otro anticipo; que hayan transcurrido, al menos, 6 meses desde el reintegro de otro anticipo; y formular su petición acompañada de la correspondiente declaración de garantía por parte de otros dos empleados de la Compañía.

Los fiadores deberían ajustarse a las siguientes condiciones: Disfrutar, por lo menos, el mismo sueldo que el empleado solicitante del anticipo; no ser fiadores, a la vez, de otro empleado, cualquiera que fuere su sueldo; y no estar sufriendo descuento por anticipo. Además, los Jefes no podían garantizar a los agentes a sus órdenes.

La Compañía podría considerar vencido el plazo de un anticipo y exigir su total reintegro, en el caso de que se acordase retención judicial sobre el sueldo del agente beneficiario de tal anticipo. Si la retención judicial fuera acordada sobre el sueldo de un fiador, la Compañía podría exigir el total reintegro del anticipo.

En la misma fecha 01-04-1903, la Red Catalana, publicó la Orden de Administración nº 11, modificando la nº 10, sobre concesión de anticipos y cuyo contenido era, en esencia, el mismo que el de la Orden de Dirección nº 184, de la Red Antigua.

(Ver apéndice 99).

Los anticipos concedidos por M.Z.A. en los años 1915, 1916 y 1917, y el importe de los mismos, fueron:

	AÑO 1915		AÑO 1916		AÑO 1917	
	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.	Nº Agentes	Importe Ptas.
R. Antigua	1.224	299.705	1.145	292.739	1.034	270.898
R. Catalana	231	51.125	203	48.640	138	33.276
TOTALES	1.455	350.830	1.348	341.379	1.172	304.174

(169)

La cantidad que la Compañía tenía fijada en estas fechas para la concesión de anticipos sin interés, era de 250.000 ₧; por lo que teniendo en cuenta que dicha cantidad estuvo totalmente invertida y aplicando a la misma un interés del 5%, la Compañía estima en 12.500 ₧ anuales el gasto de esta concesión a sus agentes. (170)

(En apéndice 100 puede verse el detalle, por servicios, de los anticipos concedidos en 1915).

Hemos visto anteriormente que la cantidad en poder de los empleados de Norte por el concepto de anticipos, era, en el año 1911, de 63.000 ₧ aproximadamente, y que aunque en 31-12-1915 se había elevado a 177.778,23 ₧, ello había sido debido, según la Compañía, no a necesidad sino a una reacción provocada por algún elemento interesado en crear conflicto a la Empresa. La comparación de cifras entre Norte y M.Z.A. parece podría llevarnos a la conclusión de la existencia de mayor número de empleados necesitados en M.Z.A.; si bien no podemos olvidar que junto al factor de necesidad influyen otros, aunque sea en menor grado, como el mimetismo y la valoración que uno y otro grupo social hicieran del hecho de petición de un anticipo.

Hemos de indicar, además, que la Asociación General de Empleados y Obreros de los FF.CC. de España, de la que

hablaremos en su momento, también concedía anticipos a sus socios; dato que no hemos de olvidar al tratar de comprender el grado de mayor o menor necesidad de los ferroviarios de España.

3.3.5. LAS ESCUELAS PARA ENSEÑANZA GRATUITA DE HIJOS DE AGENTES

La compañías se preocuparon de la formación de los hijos de sus obreros y a tal fin contaron con escuelas en que se daba enseñanza gratuita a los mismos, en aquellos puntos en que no podían asistir a otros centros. Cuando el escaso número de familias no aconsejaba el establecimiento de escuela propia, concedieron billetes gratuitos para que los hijos de sus trabajadores pudieran desplazarse diariamente a escuelas próximas a otras estaciones; y en algún caso las compañías llegaron a acuerdos entre ellas para que pudieran recibir enseñanza en la escuela de alguna de ellas los hijos de agentes de otras compañías.

Norte fundó, en mayo de 1868, una escuela en Valladolid, para dar gratuitamente enseñanza primaria, elemental y superior a hijos de sus agentes. Esta escuela fue además -no sabemos desde qué fecha- un centro de cultura general para jóvenes hijos de empleados, una especie de academia en la que éstos se preparaban para ingresar en los distintos Servicios de la Compañía. Esta Compañía contó, al menos, con otras dos escuelas -aparte de las de las minas de Barruelo y Surroca- en Castejón y en La Encina. (Esta, según veremos enseguida, pertenecía a M.Z.A., pero asistían a ella también hijos de agentes de Norte).

Aneja a la escuela de Valladolid, Norte estableció en 1871 una biblioteca para sus empleados y obreros, a los

que facilitaba obras de consulta, de instrucción y de honesto esparcimiento, para lectura en el propio establecimiento, o para llevar a sus casas en determinadas condiciones de seguridad y tiempo.

El número de alumnos de las escuelas de esta Compañía -ferrocarril y minas- era, hacia 1911, de unos 1.000.

El gasto que el sostenimiento de sus centros de enseñanza supuso a Norte en los años 1911 a 1915, fue el siguiente:

AÑO	PESETAS
1911	24.767,45
1912	30.057,01
1913	32.430,57
1914	29.896,06
1915	29.962,13
TOTAL en 5 años	147.113,22

Calculando para los 43 años anteriores, en que la Compañía no llevó cuenta separada de este gasto, una media de 15.000 ₧ anuales, el gasto total desde 1868 hasta 1915, sería de pesetas 792.113,22. (171)

Por otra parte, según veremos en su momento, Norte contribuyó económicamente en favor de centros instructivos y recreativos establecidos por su personal y de los centros fundados por otras Instituciones, como la Asociación General de E. y O. de los FF.CC. de España.

La Compañía de M.Z.A. contó también con escuelas para hijos de sus agentes, y ello desde época temprana, al menos desde 1873, pues sabemos que en abril de ese año fue aprobado un crédito de 9.500 r. para el establecimiento de una escuela para niños y otra para niñas, en la planta baja del edificio para empleados de la estación de Arcos. (172)

Otra escuela de esta Compañía fue la de Almorchón; en funcionamiento desde 1881, o antes, puesto que en diciembre de ese año, el Consejo, en vista del estado satisfactorio de esta escuela y de las minas, acordó conceder la cantidad de 1.200 r., para adquisición de libros y otros objetos, para distribuir entre alumnos, según sus méritos y para que sirviera de "estímulo a sus adelantos". (173)

En años siguientes volvemos a encontrar acuerdos de este tipo, con ocasión de las vacaciones de Pascua, en vista del buen resultado del reparto de premios. (174)

En relación con la escuela de niñas de Almorchón, disponemos de información sobre el sueldo asignado a la Maestra de la misma, pues en enero de 1886, por buenos servicios, le fue elevado de 625 a 750 rs. (175)

Otras estaciones donde también tuvo escuelas M.Z.A., fueron: La Encina, Chinchilla, Aranda, El Arquillo y Espeluy.

La valoración hecha por la Compañía de los gastos que en los años 1915, 1916 y 1917 le supuso el mantenimiento de estas escuelas, sin contar el valor de los billetes gratuitos concedidos, es el siguiente:

AÑO 1915

ESTACION	HABERES PROFES.	IMPORTE MATERIAL	ALUMBRADO Y COMBUSTIBLE
La Encina	1.624,92	187,86	264,54
Chinchilla	2.624,04	231,07	200,00
Aranda	1.899,96	100,05	66,21
El Arquillo	2.249,88	136,33	30,00
Almorchón	3.499,92	553,84	559,00
Espeluy	-	2.734,78	139,08
TOTALES	11.898,72	3.953,93	1.258,91

ESTACION	ALQUILER LOCAL	PREMIOS LIMPIEZA Y VARIOS	TOTAL GASTO
La Encina	249	119,70	2.456,98
Chinchilla	625	441,98	4.122,09
Aranda	384	93,26	2.544,18
El Arquillo	990	226,92	3.633,13
Almorchón	750	339,08	5.701,92
Espeluy	1.500	-	4.373,86
TOTALES	4.498	1.221,64	22.832,16

Del total había que deducir 1.048,63 Pts. pagadas por la Compañía del Norte por los hijos de sus empleados que asistían a la escuela de La Encina y 760,09 Pts. abonadas por

la Compañía del Sur por asistencia de hijos de sus empleados a la escuela de El Arquillo. El gasto, en definitiva, había sido de 21.023,44 ₧. (176)

En los años 1916 y 1917, con las mismas escuelas (aparece Baeza en vez de El Arquillo), los gastos fueron:

	Haberes Profes.	Importe material	Alumbrad y Combust.	Alquiler local	Premios Limpieza y varios	Total Gastos
AÑO 1916	15.106	1.352	2.516	4.499	1.277	24.750 (*)
AÑO 1917	18.252	960	3.360	4.499	823	27.892 (**)

(*) Procede deducir 992 ₧ abonadas por Norte, escuela de La Encina, y 1.779 ₧ abonadas por la Compañía de Andaluces, escuelas de Baeza y Espeluy.

(**) Por deducción de las cantidades pagadas por las Compañías del Norte y Andaluces, queda la cantidad de 25.278 ₧.

Vemos, pues, que otras Compañías, como la de Andaluces, (177) se preocupan también de la enseñanza de los hijos de sus trabajadores y que se da el concierto entre Compañías para el aprovechamiento de estas escuelas.

Aunque difiera totalmente en cuanto a la finalidad, puesto que no se trata de enseñanza o formación general sino de la preparación de futuros empleados, hemos de decir que M.Z.A. contaba con una escuela de factores telegrafistas, en Ciudad Real. Esta escuela funcionaba ya en el año 1883 y los profesores o formadores eran empleados de la propia Compañía; a los cuales se gratifica cada año "por el celo e interés que han desplegado en la enseñanza de los alumnos",

según aparece en acta de Consejo de 10-11-1883, o como se dice en otra, la de 03-04-1886, como sobresueldo "en premio de su celo y especialmente como compensación de las menores utilidades que tienen con tal carácter que la que alcanzarían en los cargos correspondientes a sus respectivos destinos". Aparecen 3 profesores, Sres. Becerra, Sánchez Rufa y Ulloa y la gratificación concedida anualmente a cada uno es de 1.000 ₧. A partir de 1886 esta cantidad fue considerada como sobresueldo y abonada por mensualidades, con cargo a "Aspirantes".

De esta escuela salían luego, debidamente preparados, muchos factores-telegrafistas. Así, en sesión de 20-06-1884, acta nº 12, el Consejo aprueba dos propuestas de ascenso a factor-telegrafista de 3ª clase, de 41 alumnos procedentes de la misma, que habían sido aprobados en los exámenes definitivos. El 18-08-1884, acta nº 17, son nombrados otros 9 alumnos más. El 03-07-1885, acta nº 13, nombramiento de otros 40 alumnos. En 1886, nombrados 15 alumnos en sesión de 5 de marzo, acta nº 5; el 28 de mayo, otros 6 alumnos pasan a factor telegrafista, acta nº 11; y el 31 de diciembre, acta nº 23, son 22 los nuevos nombramientos.

- (1).- A.C.A. M.Z.A. nº 24, de 02-06-1860.
- (2).- id. nº 35, de 26-11-1868.
- (3).- id. nº 29, de 11-07-1861.
- (4).- id. nº 10, de 01-04-1869.
- (5).- id. nº 17, de 23-10-1873.
- (6).- id. nº 3, de 17-02-1879.
- (7).- A.H.R. Caja 114 Cpta. 7.
- (8).- "Adelante", nº 70, de 08-10-1912.
- (9).- A.C.A. M.Z.A. nº 11, de 06-06-1874.
- (10).- id. nº 19, de 05-05-1868.
- (11).- id. nº 20, de 07-08-1863.- Jefe de Estación de Alicante, con 12.000 r., destinado a Madrid con 14.000 r.
- (12).- id. nº 8, de 22-04-1876.
- (13).- id. nº 7, de 30-03-1883; nº 3, de 23-02-1894; nº 8, de - 20-04-1894.-
- (14).- Según un informe de carácter interno (A.H.R. Caja 114 Cpta. 7) las mejoras al personal superior de estaciones -jefes, factores, capataces y semaforistas- entre los años 1909, 1910 y 1911 habían importado - 118.641,50 ₧, cerca de un 6%, por tanto, y se proyectaba continuar con estos beneficios hasta llegar a 260.000 ₧, "lo que representaría el 12,5% de aumento sobre los sueldos primitivos". El sueldo medio por agente del indicado grupo, era de 1.277 ₧ en 1908 y de 1.342 en 1911.
- (15).- A.H.R. Caja 114 Cpta. 7.
- (16).- A.C.A. M.Z.A. nº 8, de 22-04-1876 y nº 11, de 30-05-1879.
- (17).- id. nº 18, de 05-08-1898.
- (18).- A.H.R. Caja 114 Cpta. 7.
- (19).- A.C.A. M.Z.A. nº 18, de 26-04-1860.
- (20).- id. nº 30, de 29-10-1868.

(21).- A.C.A. M.Z.A. nº 11, de 13-05-1870.- (En esta sesión se acordó rebajar 12 r. al año, a partir de 01-06-1870, el sueldo de las categorías siguientes:

Fogonero 2ª
Conductor de 2ª
Jefe de Estación de 5ª
Recaudador de 2ª
Factor de 1ª
Escribiente de 2ª

(22).- id. nº 21, de 26-11-1872.

(23).- id. nº 14, de 02-07-1875.

(24).- id. nº 6, de 24-03-1881.

(25).- id. nº 4, de 25-02-1887.

(26).- id. nº 9, de 23-05-1890 y nº 12, de 12-09-1890.

(27).- id. nº 3, de 09-02-1900.

(28).- id. nº 5, de 27-02-1908.

(29).- id. nº 11, de 22-05-1908 (Jefe de Córdoba y Subjefe de Zaragoza); nº 2, de 02-02-1912 (Jefe Depósito Mérida y Subjefe de Sevilla); y nº 17, de 19-12-1913 - (Jefe Depósito Mérida que como Subjefe Sevilla tenía ya 4.000).

(30).- id. nº 23, de 11-12-1865.

(31).- id. nº 12, de 25-05-1867.

(32).- id. nº 9, de 25-05-1877.

(33).- id. nº 27, de 10-12-1897.

(34).- id. nº 3, de 01-02-1908.

(35).- id. nº 3, de 01-02-1908.

(36).- id. nº 8, de 07-04-1908.

(37).- id. nº 3, de 01-03-1913.

(38).- A.C.A. Nte. Sesión nº 211, de 14-03-1865.

(39).- Para Tuñón de Lara, el malestar económico de 1867-1868 contribuyó al clima fuertemente reivindicativo de las organizaciones obreras tras recobrar éstas su legalidad en el otoño de 1868. Según este Autor, hay algunos momentos, como 1871-1872, en que los precios bajan.

- (40).- En el acta de la reunión del Consejo de Administración de Norte de - 13-01-1868, se recoge que el Sr. Ibarrola -uno de los Consejeros- ha conferenciado con el Ministro de Fomento sobre rebajas en el transporte de cereales, en relación con la carestía de subsistencias. En el acta de la sesión del Consejo de M.Z.A. de 10-10-1879, se habla de conferencias y estudios sobre carestía de las subsistencias.
- (41).- B.I.R.S. nº X, de abril de 1905. Pág. 748 y siguientes.
- (42).- id. de abril de 1910. Págs. 1131 y 1132.
- (43).- A.C.A. M.Z.A. nº 3, de 23-02-1894.
- (44).- A.H.R. Caja 114 Cpta. 10.
- (45).- A.C.A. M.Z.A. nº 5, de 07-05-1915.
Según un informe de carácter interno de la Cª M.Z.A., de 23-04-1915 (A.H.R. Caja 114 Cpta. 10) en aquellas fechas, en la plantilla de la Red Antigua había 692 factores con sueldo de 1.250 ó 1.125 ₧, y en la Red Catalana 231 con sueldo de 1.250 ₧. En los casos concretos de Madrid y Sevilla, la situación era: Madrid, 4 factores de 1.125 ₧ y 33 de 1.250; Sevilla, 14 de 1.125 ₧ y 22 de 1.250 ₧.
- (46).- "Adelante", nº 29, de 28-09-1911.
- (47).- id. nº 21, de 15-08-1911.
- (48).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 11. Circular de 06-05-1916, firmada por el Director, Alfredo Loewy.
- (49).- Circular nº 7, de 06-05-1916, firmada por el Director de la Cª Norte, Boix.
Memoria J.G.A. de 30-04-1917 y de 29-04-1918 de la Cª de M.Z. y O.V.; y de 10-06-1918 de la de Andaluces.
- (50).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 8.
- (51).- La U. Fª. nº 17, de 01-10-1910.
- (52).- A.C.A. M.Z.A. nº 42, de 27-09-1860.
- (53).- id. nº 13, de 10-04-1862.
- (54).- id. nº 13, de 30-05-1902.
- (55).- A.H.R. Nota del Servicio de Material y Tracción, Red Antigua, sobre abonos diversos que además del sueldo disfruta el personal.
- (56).- id. Caja 53 Cpta. 33.
- (57).- A.H.R. Instrucción Reglamentaria nº 11 de la Cª M.C.P. y O.E., de - 20-02-1911, Captº II.
- (58).- id. Captº III.

- (59).- A.H.R. Instrucción Reglamentaria nº 11 de la Cª M.C.P. y O.E., de - 20-02-1911, Captº IV.
- (60).- id. Captº V.
- (61).- A.C.A. M.Z.A. nº 38, de 30-12-1864.
- (62).- id. nº 6, de 04-02-1868.
- (63).- id. nº 22, de 18-11-1870.
- (64).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33. Años 1915, 1916 y 1917.
- (65).- id. Nota de 10-07-1916, sobre los beneficios de distintas clases que la Cª tenía concedidos a sus agentes.
- (66).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 8. Nota de la Dirección de la Cª del Norte, de 18-02-1916.
- (67).- id. Nota de la Dirección de la Cª del Norte, de 03-03-1916.
- (68).- A.C.A. M.Z.A. nº 2, de 14-01-1873.
- (69).- id. nº 4, de 21-02-1873.
- (70).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33. Años 1915, 1916 y 1917.
- (71).- id. Caja 49 Cpta. 8. Nota de la Dirección de la Cª del Norte, de 18-02-1916.
- (72).- id. Caja 49 Cpta. 8. Nota de la Dirección de la Cª del Norte, de 03-03-1916.
- (73).- A.C.A. M.Z.A. nº 22, de 18-11-1870.
- (74).- id. nº 5, de 07-03-1872.
- (75).- id. nº 2, de 19-01-1883.
- (76).- id. nº 20, de 12-05-1868 y nº 5, de 06-03-1872.
- (77).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33. Años 1915, 1916 y 1917.
- (78).- A.C.A. M.Z.A. nº 6, de 04-04-1874.
En relación con esta prima, en el acta correspondiente a la sesión del Consejo de Administración de 16-02-1883 encontramos el siguiente caso: En un coche de 2ª clase del tren 22 de 28-10-1882, fueron colocados por unos viajeros, sin facturar, 3 maletas, cuyo contenido resultó ser valores, en cantidad de 75.000 duros; lo que dio lugar a la percepción en marcha por el Revisor, Sr. Pinto, de 7.381 r., en concepto de portes desde Madrid a Sevilla. Varios empleados -un factor, un vigilante

y dos revisores- se consideraron con derecho a percibir, según la - norma que nos ocupa, la parte correspondiente de lo cobrado, pero la Compañía estimó que ninguno de ellos tenía derecho: el revisor que formalizó el suplemento, por indicación del otro revisor, porque debió haber exigido los portes dobles, y el vigilante y el factor no cumplieron con su obligación al permitir la entrada en el andén de los 3 bultos sin haber sido facturados. En consecuencia, el Consejo acordó que el 25% de la cantidad percibida fuera destinada al Fondo de Méritos y Multas de los empleados.

- (79).- Según nota de 03-03-1916 de la Dirección de la Compañía, no se privaba de la gratificación a los que en el semestre tuvieran sanciones no superiores a multa de 1 día, y a los sancionados con multas de 2 a 4 días, se les daba la mitad. Las ausencias por enfermedad o por licencia, daban lugar a una deducción proporcional. Por heridos en servicio no se deducía nada. A.H.R. Caja 49 Cpta. 8.
- (80).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 8. Nota de la Dirección de la Compañía, de - 03-03-1916. A los dimisionarios y a los separados no se les abonaba nada; pero, en cambio, a los eliminados por retenciones, como prueba de benevolencia, se les abonaba la parte proporcional al tiempo - servido.
- (81).- Datos y c. Nte. 1916.
- (82).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 8.
- (83).- Hemos de indicar en relación con las fiestas de Navidad, que, cada año, el Consejo de Administración de M.Z.A. tomaba el acuerdo de que los salarios correspondientes a diciembre fueran pagados la víspera de Navidad. (A.C.A. M.Z.A.).
- (84).- A.C.A. M.Z.A. nº 96, de 24-12-1857.
- (85).- id. nº 28, de 20-12-1869.
- (86).- id. nº 8, de 04-04-1873.
- (87).- O. D. Gral. nº 206, de 30-09-1917, de M.Z.A.; O. D. Gral. nº 210, de 12-09-1918 y adición a la O. D. Gral. nº 210, de 01-12-1918, de M.Z.A. y A.H.R. Caja 35 Cpta. 7.
- (88).- A.H.R. Caja 35 Cpta. 7. Estudio hecho en relación con peticiones formuladas por algunos grupos de personal con motivo del R. D. de - 26-12-1918, relativo a la elevación de tarifas.
- (89).- Gª. C. Hª., de 01-06-1916.
- (90).- A.H.R. O. Dción. nº 34, de 24-05-1904, de la Cª del Norte.
- (91).- Datos y c. Nte. 1916.

- (92).- A.C.A. M.Z.A. nº 8, de 16-05-1911.
- (93).- A.H.R. Caja 49.
- (94).- id. Benef. M.Z.A. 10-07-1916. (Es posible que en esta cantidad esté incluido también el personal de las minas, pero, en tal caso, no creemos llegase a representar el 10% del total).
- (95).- A.C.A. M.Z.A. nº 42, de 28-05-1857.
- (96).- id. nº 14, de 16-03-1859.
- (97).- id. nº 19, de 15-07-1863.
- (98).- id. nº 18, de 30-05-1864.
- (99).- id. nº 27, de 02-07-1868.
- (100).- id. nº 17, de 19-10-1867.
- (101).- id. nº 26, de 17-06-1868.
- (102).- id. nº 1, de 08-01-1875.
- (103).- id. nº 26, de 17-12-1875.
- (104).- id. nº 19, de 22-12-1876.
- (105).- id. nº 13, de 02-07-1880.
- (106).- id. nº 6, de 16-03-1883.
- (107).- La U. Fvª. nº 9, de 01-02-1910.
- (108).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.
- (109).- Inst. pers. Nte. 1912. Pág. 25.
- (110).- A.H.R. Caja 19 Cpta. 9.
- (111).- Datos y c. Nte. 1916. Pág. 40.
- (112).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.
- (113).- Gª. C. Hª., nº 2649, de 08-07-1907.
- (114).- id. nº 2909, de 08-12-1912. Efectivamente, en la publicación - que hizo Norte en 1916, "Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario", se indica que la indemnización por vivienda que se otorgaba a los Jefes de Depósito, de Estación, etc., que no podían habitar en edificio de la Compañía, se había hecho extensiva a los Subjefes de Estación y a los Vigilantes Je-

fes; lo que suponía para la Empresa "un gasto considerable".

- (115).- A.C.A. M.Z.A. nº 10, de 05-04-1864.
- (116).- id. nº 11, de 03-06-1871.
- (117).- id. nº 9, de 24-05-1878.
- (118).- id. nº 10, de 22-05-1885.
- (119).- id. nº 1, de 20-01-1874.
- (120).- id. nº 16, de 20-10-1874.
- (121).- id. nº 12, de 12-06-1876.
- (122).- id. nº 2, de 23-01-1885.
- (123).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.
- (124).- id. Caja 53 Cpta. 33. Año 1915.
- (125).- id. Caja 53 Cpta. 33. Años 1916 y 1917.
- (126).- id. Caja 53 Cpta. 33. Año 1916.
- (127).- A.C.A. M.Z.A. nº 16, de 12-03-1858.
- (128).- id. nº 48, de 15-06-1857.
- (129).- id. nº 24, de 10-07-1862.
- (130).- id. nº 4, de 03-12-1868.
- (131).- id. nº 11, de 16-05-1873.
- (132).- id. nº 13, de 12-06-1873.
- (133).- id. nº 40, de 21-07-1858.
- (134).- id. nº 14, de 29-04-1869.
- (135).- id. nº 5, de 06-02-1862.
- (136).- id. nº 9, de 13-04-1863.
- (137).- id. nº 17, de 23-06-1863.
- (138).- A.Cte. Nte. nº 8, de 18-01-1865.
- (139).- A.C.A. M.Z.A. nº 11, de 03-03-1868.

- (140).- La Orden de Dirección nº 191 se refería también a títulos de transporte que no afectaban a los empleados.
- (141).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33. Años 1915, 1916 y 1917.
- (142).- id. Caja 53 Cpta. 33. Año 1915.
- (143).- id. Caja 53 Cpta. 33 Año 1917.
- (144).- G^a. C. H^o., nº 2886, de 16-06-1912.
- (145).- "Adelante", nº 14, de 05-06-1911.
- (146).- Datos y c. Nte. 1916. Pág. 14.
- (147).- id. Cuadro Pág. 14.
- (148).- Inst. pers. Nte. 1912. Pág. 10.
- (149).- El personal de la Red Catalana fue informado por la Orden de Administración nº 12, de 09-04-1903.
- (150).- A.C.A. M.Z.A. nº 6, de 10-05-1912.
- (151).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.
- (152).- G^a. C. H^o., nº 2467, de 24-09-1903.
- (153).- A.C.A. M.Z.A. nº 27, de 12-05-1858.
- (154).- id. nº 37, de 29-06-1858.
- (155).- id. nº 4, de 30-01-1862.
- (156).- id. nº 16, de 11-06-1863.
- (157).- id. nº 28, de 02-12-1863 y nº 22, de 04-09-1863, respectivamente.
- (158).- id. nº 13, de 03-06-1867.
- (159).- id. nº 5, de 18-02-1870.
- (160).- id. nº 16, de 04-10-1871.
- (161).- id. nº 3, de 28-01-1873.
- (162).- id. nº 14, de 19-09-1874 y nº 22, de 29-10-1875.
- (163).- id. nº 9, de 13-05-1874.
- (164).- id. nº 6, de 17-03-1882.

- (165).- A.C.A. M.Z.A. nº 21, de 07-10-1898.
- (166).- A.H.R. Benef. M.Z.A. 10-07-1916.
- (167).- A.C.A. M.Z.A. nº 21, de 07-10-1898.
- (168).- id. nº 23, de 04-11-1898.
- (169).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.
- (170).- id. Benef. M.Z.A. 10-07-1916.
- (171).- Datos y c. Nte. 1916. Pág. 24
- (172).- A.C.A. M.Z.A. nº 9, de 17-04-1873.
- (173).- id. nº 21, de 23-12-1881.
- (174).- id. nº 6, de 16-03-1883; nº 29, de 19-12-1884; nº 22, de 18-12-1885 y nº 1, de 20-01-1894.
- (175).- id. nº 2, de 22-01-1886.
- (176).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33. Año 1915.
- (177).- id. Caja 53 Cpta. 33. Años 1916 y 1917.

CAPITULO 4

LAS SITUACIONES DE ADVERSIDAD Y LA PREVISION

4.1. ENFERMEDADES Y ACCIDENTES

Las situaciones de enfermedad o accidente de los trabajadores del ferrocarril, merecieron la atención de las compañías desde los primeros tiempos; tanto desde el punto de vista de falta al trabajo y consecuencias económicas como del de la asistencia médica y farmacéutica.

La Compañía de M.Z.A., en su plantilla para 1858, con 772 plazas previstas, incluye, dentro de la Administración Central, el Servicio Médico con 4 plazas de médico-cirujano. Más adelante, por medio de una Orden del Servicio General de 01-09-1862, reglamentó el Servicio Sanitario, que quedaba dividido en secciones de sanidad, confiadas a un médico-cirujano, que residiría en la cabecera de la sección o puesto que se le designase. Al frente del Servicio Sanitario, el Médico Principal, con residencia en Madrid, donde habría permanentemente un practicante. Todos los días, a la hora convenida, los médicos debían presentarse en el local previsto en la estación correspondiente, para dar consulta a los empleados y obreros enfermos. Si por la enfermedad no podían trabajar, debían establecer los documentos previstos al efecto, indicando las circunstancias de la enfermedad, días probables de baja, etc. Al término de la enfermedad cumplimentarían el documento de alta, modelo J.4.

El suministro gratuito de medicinas, aparatos y vendajes no tendría lugar sino en caso de heridos, a los empleados y obreros cuyo sueldo anual no excediera de 5.000 r. y exceptuados los casos previstos en el art. 28. (Los que por exceder los días de ausencia concedidos, reclamar sin necesidad asistencia facultativa a domicilio, o no estar en casa al hacérseles la visita, serían considerados ausentes sin

licencia y susceptibles de castigo).

Las mujeres e hijos de empleados cuyas enfermedades resultasen de la localidad o del servicio, serían considerados como empleados y tendrían las mismas ventajas; e igual consideración tendrían los que residieran en despoblado, de modo que fuera imposible, a juicio del médico de sección, que fueran visitados por un médico de un pueblo inmediato.

Estaban excluidos de asistencia médica los casos de heridas adquiridas fuera del servicio del ferrocarril y de enfermedad resultante de mala conducta; como embriaguez, enfermedad venérea, riñas, etc.

Un caso que merece especial atención por parte de la Compañía es el de las calenturas o fiebres intermitentes; que le obligan a tomar medidas especiales, tales como las siguientes: En el año 1873 tuvo que enviar alumnos telegrafistas a la estación de Linares, para reemplazar a los enfermos de aquella estación. En el verano de 1875, con motivo del desarrollo de calenturas entre los obreros de las brigadas 11ª y 12ª -kilómetros 373 y 386 de la línea de Cartagena- acordó conceder a este personal pase de circulación para que pudieran ir a dormir a Agramón o a Hellín y regresar por la mañana a sus puestos; abonar a cada uno de los obreros 2 reales diarios, para el pago de alquiler de casa; que se les diera, como a los de Despeñaperros, una cantidad de café, aguardiente y azúcar y otra de quina, para que no bebiesen agua sola durante el trabajo; y que el servicio de vigilancia de noche se hiciera por turno y no semanalmente como estaba dispuesto. (1) En el verano de 1877 se tomaron medidas análogas para las brigadas 13ª, 14ª, 15ª y 16ª, de la línea de Cartagena, y para las de Despeñaperros, núms. 9, 10, 11 y 12. (2) También, pagaba dietas más altas al personal enviado a prestar servicio en zonas palúdicas; y, como hemos visto, prestaba asistencia

médica a los familiares de los agentes.

Damos a continuación el importe, en los años 1915, 1916 y 1917, de las indemnizaciones que para atender a gastos de medicinas y botica tenía asignadas la Compañía a aquellos empleados que residían en estaciones donde el paludismo era endémico:

	Nº DE AGENTES CON ASIGNACION	IMPORTE DE LA ASIGNACION
Año 1915	13	2.460 ₧.
Año 1916	14	2.520 ₧.
Año 1917	14	3.473 ₧.

(3)

Cuando el cólera morbo asiático, presentado en Rusia, se extiende hacia el oeste y llega a Italia, la Compañía lanzó una circular, firmada por el Médico Principal y con el Vº Bº del Director, estableciendo una serie de medidas preventivas a cumplir, sobre limpieza y desinfección en carruajes y locales de la Compañía y dando consejos al personal sobre higiene y alimentación, y señalando los síntomas de la enfermedad y la actuación a seguir cuando ésta se diera.

Por lo que se refiere a percepciones económicas en situación de enfermedad o accidente, tenemos información bien temprana al respecto. Así, en sesión de 28-11-1857, acta nº 88, el Consejo acuerda que se abone el sueldo a un guarda-agujas durante el tiempo que se halle imposibilitado de prestar servicio a consecuencia de las heridas sufridas al subir a una máquina. En las "Instrucciones para los Guardavía y Obreros de la vía", de 1860, se establece que este personal disfrutará de medio sueldo en período de enfermedad. En julio de 1861, el Consejo de Administración acordó que a los obreros que se

inutilizasen temporalmente por heridas o contusiones en acto de servicio, como norma general se les abonase medio jornal (4) . La Orden del Servicio General de 01-09-1862, antes citada, establecía que el Jefe de Servicio correspondiente podría disponer abono de medio sueldo durante el primer mes en enfermedades contraídas durante el servicio, y el abono de sueldo entero, también durante el primer mes, en caso de enfermedad o heridas en acto de servicio y que no fuera por inobservancia de las precauciones recomendadas. En uno y otro caso, para que continuase el abono era necesaria la aprobación del Director.

Cuatro años más tarde, la Orden de Dirección nº 25, de 05-10-1866, relativa a enfermedades y licencias, indicaba normas similares a las anteriores: El primer mes de la enfermedad, $\frac{1}{2}$ sueldo, "a título de indemnización". Los Jefes de Servicio podrán, no obstante, autorizar el pago del sueldo entero, en los casos siguientes: enfermedad o heridas causadas por el servicio sin imprudencia del interesado, y también cuando los agentes hagan constar situaciones familiares excepcionales. Los asistidos en hospitales por cuenta de la Compañía, no recibirían sueldo, excepto en el caso especial de situaciones familiares excepcionales. Todos estos abonos, pasado el primer mes habían de ser sometidos a la aprobación del Director; y a los 3 meses, éste, a propuesta del Jefe de Servicio, decidía si procedía prolongar los socorros o si el agente debía causar baja en la Compañía. No había derecho a socorro cuando el médico hacía constar que la enfermedad era resultado de intemperancia, abuso de bebida o riña. Esta Orden de Dirección no era aplicable a guardas y obreros de la vía, a los obreros de los talleres de depósito ni a los mozos de estación y de almacenes; personal subalterno cuyas ausencias estarían sometidas a reglas especiales, ya dictadas o que se dictasen.

La Orden de Dirección que comentamos se mantuvo durante muchos años, pues en carta nº 975, de 30-07-1890, del Subdirector de la Compañía al Jefe de Movimiento, se aclara que aquélla no ha sido derogada y que, por tanto, hay que atenerse a ella. Sin embargo, encontramos diferencias; pues en esta carta de 30 de julio de 1890 se autoriza al Jefe de Movimiento para que en la hoja mensual de abonos por enfermedad pueda proponer concesiones hasta los topes siguientes:

- Heridos en servicio, sin imprudencia, 3 meses a sueldo entero.
- Enfermos de intermitentes, 2 meses a sueldo entero y 1 mes a medio sueldo.
- Restantes clases de enfermos, mes y medio a sueldo entero y 1 mes a medio sueldo.

Por otro lado, nadie, en período de 12 meses seguidos podría cobrar en junto, por enfermedad o herido, más de 3 meses de sueldo. En caso de enfermedad de más de 3 meses seguidos, se comunicaría, con informe del Servicio Sanitario, a los efectos previstos en el art. 5º de la citada Orden de Dirección nº 25. (Prórroga en el socorro o baja en la Compañía).

La Circular nº 9, de 24-01-1896, sobre cómputo de haberes al personal de brigadas en casos de enfermedad y permisos, establecía que los auxiliares de conservación de la vía, mediando certificado médico, cobrarían el sueldo entero, mientras durase el daño, en caso de accidente en el trabajo o relacionado con él directamente; y sólo la mitad, durante 2 meses, en enfermedad común, excepción hecha de las venéreas adquiridas, que no darían derecho a sueldo alguno. Los temporeros sólo cobrarían jornal el día que trabajasen, sea cual fuere la causa de su baja o separación de la brigada.

En la Red Catalana, la Orden de Servicio nº 7 (serie A), de Explotación, de 22-09-1899, sobre ausencias y descuentos por enfermedad y licencias, establece prácticamente las directrices que hemos visto; por lo cual no las detallamos. La única diferencia notable con respecto a la carta nº 975 de 30-07-1890, es que en el caso de enfermedades comunes fija sueldo entero durante los 15 primeros días. Por otra parte, puntualiza que las disposiciones relativas al abono de sueldo, sólo son aplicables al personal de plantilla.

Y llegamos a la Ley de Accidentes de Trabajo, de 30-01-1900, y su Reglamento, de 28-07-1900, que establecían el abono de medio jornal y asistencia médico-farmacéutica mientras durase la situación de accidentado.

La Compañía de M.Z.A. acordó seguir aplicando a su personal durante los 3 primeros meses las reglas que tenía establecidas (sueldo entero), más ventajosas que las determinadas por la Ley; y pasados los 3 meses, aplicar ésta. Así se comunica en carta nº 399, de 08-08-1900, del Director de la Compañía al Jefe de Vía y Obras. (5) (Antes, por carta nº 157, de 28-01-1900, del Director al Subdirector Ingeniero Jefe de Material y Tracción, se dispuso que a los operarios de ese Servicio heridos sin imprudencia, se les abonase a partir de ese mismo mes los jornales a sueldo entero, en vez del medio sueldo que venían cobrando).

Luego, por la Orden de Dirección nº 182, de 27-08-1900, la Compañía recomendó el cumplimiento de la Ley y su Reglamento. Poco después, el 12-11-1900, publicó una "Ampliación a la Orden de Dirección nº 182", en la que, entre otros puntos, aclaraba que a efectos de la Ley y su Reglamento, se consideraba operarios a los obreros y peones de las minas y de todos los talleres y depósitos de la Compañía; a los capataces y obreros de la vía; al personal inferior de estaciones,

(capataces, guarda-agujas y mozos); a los maquinistas y fogoneros; y a los conductores y guardafrenos.

Sin embargo, no se dio la uniformidad total; pues en comunicación nº 8, de 05-01-1904, de la Red Catalana, se indica que en los casos de accidente de trabajo unas Secciones abonan jornal entero y otras sólo medio; y se dispone que, en lo sucesivo, cuando un accidente dé lugar a la tramitación prevista en el art. 8º, capítulo 2º del Reglamento para aplicación de la Ley de 30-01-1900, se dé cumplimiento estricto de lo legislado, "prescindiendo, llegado ya este caso, de lo que rige en la Compañía en virtud de la Orden de Servicio nº 7 (serie A), anterior a la promulgación de la citada Ley".

En efecto, en el estudio hecho por M.Z.A. con motivo de las bases presentadas por los ferroviarios a las compañías tras su I Congreso, de junio de 1912, se indica que puede decirse que en todos los servicios y dependencias de la Compañía rigen los preceptos de la Orden de Dirección nº 25, de 05-10-1866, aclarada por carta nº 975, de 30-07-1890, del Subdirector Sr. Grebus, que en la Red Catalana fue corroborada por Orden de Servicio nº 7, de 22-09-1899, y que eran: Heridos en servicio, 3 meses sueldo entero. Paludismo, 2 meses sueldo entero y 1 mes medio sueldo. Enfermedad común, 15 días sueldo entero y 1 mes medio sueldo. En otro lugar de este mismo informe se dice que, salvo en Vía y Obras de la Red Catalana, la Compañía, en los casos de accidente paga sueldo entero 3 meses y luego medio sueldo hasta el alta. Se dice también en este informe, que con el personal directivo y administrativo se ha tenido tolerancia, sin límite en el tiempo de duración de la enfermedad. Y en otro lugar se recoge que "como en el Estado Francés, los partos de las guardesas, mozas de limpieza, etc., deben asimilarse a enfermedad".

Vino luego la huelga de la Red Catalana, que estudia-

remos en su momento, y la publicación de la Orden de Dirección nº 196, de 21-12-1912, que en relación con la materia que nos ocupa, establecía, para el personal fijo y permanente, lo que sigue: En caso de enfermedad, abono del sueldo o jornal durante 60 días, con posibilidad de aumento hasta 90 días y aún más. En el supuesto de accidente de trabajo, abono del sueldo o jornal durante 90 días y, rebasado este plazo, medio sueldo o jornal de acuerdo con las disposiciones legales. (Ver apéndices 101 y 102).

La Compañía de M.Z.A. contaba con médicos propios con sueldo y otros sin sueldo pero que disponían de billete de libre circulación dentro de su Sección, billetes gratuitos como agentes en otros trayectos y ventajas para sus familiares; y se servía, además, de médicos ajenos para asistencias urgentes en accidente de trabajo y casos semejantes, a los que retribuía sus servicios. Los médicos, además de prestar asistencia a los empleados, realizaban los reconocimientos para ingreso, los cometidos burocráticos de bajas y altas; y también prestaban los servicios médicos que pudiera exigir la explotación ferroviaria. Según el Anuario de FF.CC. de 1901, esta Compañía tenía un médico principal y otro más, en Madrid; 24 médicos de Sección, y 3 médicos auxiliares; en total, 29. En el anuario de 1905, aparecen: 1 médico principal, 1 médico secretario, 25 médicos de sección (3 de ellos en Madrid) y 3 médicos auxiliares; total, 30. En apéndice 103 puede verse, para los años 1915, 1916 y 1917, número de médicos con sueldo, número de médicos sin sueldo, cantidades pagadas a médicos ajenos y el importe de los haberes médicos.

En apéndice 104 se figura, referido a los indicados años 1915, 1916 y 1917, los gastos por distintos conceptos sanitarios. Según nota de la Compañía, de 1916, comprensiva de los beneficios de distintas clases que la misma tenía concedidos a sus agentes, todo el personal que lo deseaba disfrutaba de

asistencia médica gratuita y el sostenimiento de este servicio le suponía un desembolso de 170.000 ₧ anuales, por sueldos del personal, coste de los medicamentos y del material.

Por lo que se refiere a la Compañía del Norte, según información facilitada por la misma, ésta tenía establecido desde su origen, el servicio de asistencia médica gratuita para todos sus agentes y tomó a su cargo el valor de las medicinas para la asistencia farmacéutica del personal de todas clases con un haber inferior a 3.000 ₧ (6) . En apéndice 105 damos la tabla del importe de los honorarios médicos por asistencia a los agentes y de las medicinas suministradas a los mismos desde 1881 hasta 1915; servicios que le costaron a la Compañía en los citados 35 años, 6.642.527 ₧ (3.466.351 ₧ pago a los médicos y 3.176.176 ₧ coste de las medicinas).

La Instrucción General nº 2 de Personal, de esta Compañía, de 1891, recoge en su capítulo VI, artículos 58 a 66, ambos inclusive, las normas sobre enfermedades, heridas y defunciones. Las más destacables son las siguientes:

Los empleados de plantilla y auxiliares que se pusieran enfermos, serían asistidos gratuitamente, si lo solicitaban, por médicos de la Compañía, si bien no tendrían derecho a médicos especialistas. El agente que cayese enfermo estaba obligado a comunicarlo a su jefe inmediato dentro de las 3 primeras horas desde el momento en que debiera hallarse en su puesto de trabajo; y en un plazo de 24 horas sería visitado por el médico de la Compañía, el cual informaría a la Empresa de las causas de la enfermedad, duración probable de la misma, etc. La enfermedad fingida sería sancionada como ausencia no autorizada.

Los empleados de plantilla enfermos percibirían la mitad de su sueldo durante los ocho primeros días de la enfer-

medad. Transcurridos éstos y hasta el plazo de 2 meses, el Director de la Compañía, a propuesta del Jefe de Servicio o Inspector Principal respectivo, determinaría lo que procediera respecto al abono del sueldo. Cuando la enfermedad llegase a 3 meses y del informe del Servicio Sanitario no resultase que era probable la completa curación en un plazo muy breve, habría lugar al licenciamiento del empleado, a quien se podría reservar la opción de nuevo ingreso en la Compañía cuando su estado de salud, según informe de médico de la Compañía, le permitiera desempeñar con regularidad el servicio, en el momento en que hubiese vacante y siempre y cuando los servicios anteriores hubieran sido satisfactorios. No tendrían derecho al abono del medio sueldo cuando se diesen de baja por enfermos después de haberles sido comunicado el traslado a otra residencia y antes de haber tomado servicio en ella.

En caso de heridos por causa del servicio, cobrarían el sueldo íntegro durante el tiempo de su curación. Pero si transcurriesen más de 3 meses, el Consejo de Administración, a propuesta del Director, resolvería sobre el particular.

Las disposiciones indicadas eran aplicables a los obreros pagados todo el año, como capataces de la vía, lampareros, visitantes, etc.

La Compañía podía negar todo socorro y asistencia facultativa, si el certificado del médico acreditaba que la enfermedad había sido contraída por intemperancia u otros vicios, o en riñas.

En 1905 Norte acordó reembolsar a los empleados que tuvieran más de 3 hijos menores de 18 años, las cantidades descontadas con motivo de enfermedad cuya duración no excediese de 8 días. A partir de 1911 resolvió hacer este reembolso a todos los agentes, tuvieran o no hijos menores, que estu-

vieran necesitados de auxilio y fueran acreedores a él. (7)

En el informe publicado por esta Compañía en 1916 sobre los beneficios de que disfrutaba su personal, se indica que en caso de enfermedad, la Compañía pagaba a sus agentes, independientemente de los abonos hechos por la Caja de Previsión, medio sueldo o jornal durante los 2 primeros meses, y, en casi todos los casos, el sueldo entero un mes más. (La Caja de Previsión, establecida en 1879 y de la que hablaremos en otro lugar, pagaba durante los dos primeros meses de enfermedad, medio sueldo o jornal; y por tanto, el agente enfermo percibía el sueldo entero durante 2 meses y aun 3. Hasta 1913 los agentes participaban en la formación del fondo de la Caja; pero a partir de esa fecha no tuvieron que hacer aportación alguna). Según la Compañía, hasta 1915 no había llevado cuenta separada de los gastos que le ocasionaba los abonos hechos directamente por la Compañía en situación de enfermedad, pero teniendo en cuenta que en aquel año ascendieron a 583.625,61 ₧ y estimando que en 1914 la cantidad pagada debió ser semejante, por hallarse en vigor las mismas normas desde 1º de enero de ese año, y suponiendo para los anteriores, desde 1879, un promedio de 150.000 ₧, el gasto total aproximado sería de 6.383.652,61 ₧. (8)

Por lo que a accidentes de trabajo se refiere, Norte procedía igual que M.Z.A.: Paga sueldo entero los 3 primeros meses y luego medio sueldo, hasta la curación o la baja, de acuerdo con lo dispuesto por la ley.

Hemos hablado anteriormente del número de médicos que tenía M.Z.A. Ahora diremos que Norte tenía según el Anuario de FF.CC. de 1901, en Madrid 1 Médico Principal y otros 9 médicos más, y 100 médicos en la línea, además de un médico consultor honorario en Valladolid y 6 auxiliares en Secciones. En el Anuario de 1905, aparecen: el Médico Jefe de Madrid,

el Médico Consultor Honorario, 1 Médico oculista y 10 médicos más en Madrid, y otros 105 Médicos de Sección.

4.2. LA CONCESION DE SOCORROS

Vista la actuación de las compañías durante los períodos en que sus agentes no podían prestar servicio como consecuencia de enfermedad o de accidente, nos ocupamos ahora de la concesión de socorros por parte de las mismas en las diversas situaciones de adversidad en que podía encontrarse su personal.

Podemos clasificar en dos grandes apartados las situaciones que más frecuentemente dan lugar a socorros por parte de las compañías:

- Baja del trabajador en la Compañía.
- Fallecimiento del trabajador.

Las bajas que podían dar lugar a la obtención de socorro eran las producidas por exceso de plantilla y las debidas a incapacidad del agente para seguir prestando servicio. Esta incapacidad, a su vez, podía estar motivada por edad avanzada, por enfermedad o por accidente:

Los socorros con motivo de baja del agente, se dieron desde los primeros tiempos de funcionamiento del ferrocarril y tenemos información al respecto, tanto de M.Z.A. como de Norte, de los años sesenta; cuando todavía ninguna compañía tenía establecido un sistema de concesión de pensiones. (Según veremos más adelante, Norte instituyó la caja de pensiones en 1873, pero M.Z.A. no la tuvo hasta 1900, si bien desde 1874 contó con una caja de previsión o montepío). Esta falta de instituciones que garantizasen una pensión o, al menos, el

abono al causar baja, de la cantidad correspondiente de la caja de previsión, es lo que hacía que las compañías concediesen el socorro; pero al no ser un derecho reconocido, actuaban de forma discrecional, tanto en la concesión o no del socorro, como en la cuantía del mismo.

Una vez establecidas las cajas de pensiones, las compañías siguieron concediendo socorros a aquellos agentes que al causar baja no tenían derecho a pensión según los reglamentos. Así, Norte concedía por cada año de servicio 1 mes del último sueldo si el agente era de plantilla y $\frac{1}{2}$ mes si era de jornal (9). De M.Z.A. sabemos que el Consejo de Administración, en sesión de 04-06-1914, acordó la conveniencia de unificar en las dos redes las bases de los socorros que se concedían cuando no quedaba derecho a pensión; a la vez que facultó al Director General para que en lo sucesivo pudiera conceder tales socorros sin necesidad de someterlos, como hasta entonces, a la sanción de los Comités de Dirección y de Barcelona; con exclusión de los casos especiales que por apartarse de las reglas ordinarias serían sometidos al Consejo. - En la nota que publicó en 1916 sobre "los beneficios de distintas clases que la Compañía tenía concedidos a todos sus agentes", M.Z.A. dice que cuando los agentes al ser baja no reúnen las condiciones que dan derecho a pensión, concede, en su defecto, socorros cuya cuantía guarda relación con los años de servicio y el sueldo que disfrutaba el interesado y que representan en muchos casos más del sueldo de 1 año.

Es más, Norte concedía "graciosamente, en todos los casos, a título de mejora de pensión, una cantidad suplementaria, variable según la cuantía de la pensión y las condiciones del agente" (10). En apéndice 109 puede verse, junto al importe de las pensiones reglamentarias, el de las mejoras.

Por lo que se refiere a socorros concedidos a familia-

res de agentes fallecidos, hay que distinguir los fallecimientos ocurridos como consecuencia de accidente en el servicio o de enfermedad adquirida en el mismo (enfermedad profesional) y los motivados por enfermedad común o no derivada directamente del servicio. En este segundo apartado cabe mencionar el caso especial de fallecimientos por cólera, de lo que tenemos abundantes testimonios por los socorros concedidos con tal motivo en 1885. (De los 26 socorros aprobados por el Consejo de Administración de M.Z.A. en su sesión de 20-10-1885, 12 se concedieron a familiares de agentes muertos por cólera).

Los socorros concedidos a familiares de agentes fallecidos por accidente, son muy numerosos. Así, de los 20 socorros que tenemos registrados en el año 1862 de la Compañía M.Z.A., 8 fueron otorgados por este motivo y 2 por fallecimiento por enfermedad contraída en el servicio. (Otros 2 - se dieron para atender a la curación de la vista perdida casi enteramente en el servicio). En esta misma Compañía, en el año 1863, frente a 6 socorros por fallecimiento al servicio de la misma, se dan 17 por muerte en accidente y 2 más por muerte por enfermedad contraída en el servicio. Estos socorros, unas veces los concede la Compañía voluntariamente, pero en otras ocasiones media una sentencia judicial, seguramente por la falta de acuerdo en cuanto a la cuantía; y, a veces, en vez de socorro por una sola vez, tiene que abonar una pensión vitalicia. Por lo que se refiere a Norte, ya en el libro de actas nº 1 del Comité, hemos encontrado distintos casos de concesión de socorros en 1865 a familiares de fallecidos por estos motivos: 2.000 r. a la familia de un capataz de la vía muerto el 01-08-1865 en choque de un vagón con tren 22.(11) 600 r., como socorro y gastos de entierro, a la viuda de un guarda-agujas muerto sobre la vía (12) . 360 r. a la viuda de un capataz muerto por fiebres adquiridas en el servicio. (13) Luego, en la Instrucción General nº 2, en el art. 63 se dice que en el supuesto de fallecidos por heridas en el servicio,

la Compañía resolverá sobre la importancia del socorro que haya de concederse.

Con respecto a socorros por fallecimiento no motivado por accidente o enfermedad adquirida en el servicio, tenemos testimonios de que se dieron tales socorros ya desde los primeros tiempos. El Consejo de Administración de M.Z.A., por ejemplo, concedió 8 socorros de este tipo en 1862 y 6 en 1863. Asimismo, Norte concedía socorros como gastos de entierro: 2.000 r. a la viuda e hijos de un sobrestante de la vía; a los que, en cambio, se niega 355 r. por gastos de enfermedad. (14) 210 r. para gastos de entierro de un guardabarrera (15). En ocasiones, estos socorros los abona Norte no a familiares de los fallecidos sino a jefes de los mismos que se han hecho cargo de los gastos. Por ejemplo, 230 r. al jefe de la estación de Avila que había suplido los gastos de entierro de un capataz (16). 330 r. a otro jefe de estación para reintegro de los gastos de entierro de un factor (17). La Instrucción General nº 2 de esta Compañía, en 1891, recoge que en el caso de defunción se concede a la viuda e hijos menores de 18 años, un socorro equivalente al sueldo de 2 meses si el empleado, de plantilla, lleva al menos 2 años al servicio de la Compañía y 1 mes si el tiempo de servicio es inferior; y para el caso de empleados a jornal pagados todo el año, el socorro sería de 30 días de salario, con tal que llevasen, al menos, 1 año de servicio. Luego, en el folleto que publicó en 1912, sobre Instituciones establecidas por la Compañía en favor de su personal, Norte indica que, aparte de los socorros de la caja de previsión, en caso de fallecimiento concede 2 mensualidades del sueldo o pagas de toca, cualquiera que sea la antigüedad del agente; y, además, si no queda derecho a pensión por no contar con 15 años de antigüedad, otro socorro equivalente a medio mes del sueldo último por cada año de servicio. (En la publicación análoga de 1916 se matiza con respecto a este último supuesto, "siempre que se trate de un agente que ha

prestado buenos servicios y cuya familia quede en situación angustiosa").

Aparte de los socorros por baja en la compañía o por fallecimiento, que son los más frecuentes, podemos encontrar concesión de socorros por otros motivos, muy diversos, que suponen una situación de desgracia. Vemos algunos casos: En sesión de 14-10-1869, (acta nº 22), el Consejo de Administración de M.Z.A. concede un socorro de 300 r. a un guarda-agujas, en consideración a los gastos extraordinarios que le ha ocasionado la muerte de su mujer y dos hijas. 1.000 r. concedió también el Consejo de M.Z.A. a un capataz de la línea de Cartagena para atender a la lactancia de un hijo de 3 meses que estaba criando su esposa, guardabarrera, que había muerto atropellada por un tren (18). Por haberse vuelto demente, Norte concedió un socorro de 1.000 r. a un jefe asentador (19). Encontramos también socorros con motivo de enfermedad del agente: Para que pueda atender a la curación de la vista; para asistir a baños...

Los casos de agentes condenados a presidio por su responsabilidad en algún accidente de circulación u otro hecho en que el juez hubiese estimado responsabilidad penal con motivo del servicio también pueden motivar que la compañía dé algún socorro. Así, el Consejo de Administración de M.Z.A. acordó acreditar el sueldo y además abonar 5 ₧ diarias a un maquinista durante los 3 meses de arresto a que había sido condenado en causa seguida por atropello y muerte de un obrero de la vía sordo-mudo; hecho del que, a juicio de sus jefes, no era responsable el maquinista (20). Sendos socorros de 150 ₧ concedió M.Z.A. a 2 capataces penados con motivo de incendio en la línea de Huelva (21). Hemos de decir también en relación con estos casos de presunta responsabilidad penal de los agentes con motivo del servicio, que las compañías solían hacerse cargo de la defensa de sus agentes ante los tri-

bunales de justicia.

Las compañías podían incluso tomar medidas acerca de la administración del socorro concedido: La viuda de un Inspector de M.Z.A. marcha a Inglaterra y deja abandonados 3 hijos del anterior matrimonio del fallecido, de 18, 11 y 9 años. La Compañía acuerda colocar en la Inspección al mayor y con respecto a los dos pequeños, que no tienen medios de subsistencia, que el socorro de 9.000 r. que había sido concedido, sea depositado en la Caja de Ahorros de Sevilla para, mensualmente, con intervención del Cónsul Francés, sacar 180 r. para los gastos indispensables de los huérfanos; de cuyo cuidado y vigilancia se encargará, voluntariamente, hasta que puedan ser colocados al servicio de la Compañía, el Inspector de aquella Sección. (22)

Podemos considerar como socorro indirecto y realmente muy valioso, el acuerdo no infrecuente por parte de las Compañías, de admitir a su servicio, en puesto adecuado, a viudas y huérfanos de sus agentes.

La cuantía de los socorros era muy variable, en función de la categoría del agente, antigüedad y otras muchas y diversas circunstancias; de modo que encontramos socorros de 500 r. y aun menos, frente a otros de 5.000 ₧ y cantidades todavía mucho más altas: 5.200 ₧ a un Jefe Principal que causa baja - por salud, con 42 años de servicio (23) . 8.000 ₧ a la viuda del Jefe de Reclamaciones (24) . 10.000 ₧ a un Jefe de Sección de Vía y Obras que es baja por achaques y salud (25) ; y, como caso extremo, 20.000 ₧ a la anciana madre del Subdirector de los Servicios Comerciales de M.Z.A. (26) . Pero podemos decir que en M.Z.A., en los años 60, la media de los socorros estaba por debajo de los 2.000 r.

Las compañías solían destinar al fondo para el pago

de socorros las cantidades obtenidas por la venta de billetes de andén, por las multas impuestas a sus agentes e incluso por descuentos a éstos con motivo de falta al servicio por enfermedad.

Vamos a cerrar este capítulo haciendo referencia a algunos socorros concedidos por M.Z.A., aprobados cada año por su Consejo de Administración, de modo que vinieron a constituir una especie de pensión: A la viuda de D. Luis Savouré, que en plantilla de 1858 figura ya como Jefe de Movimiento y que falleció en septiembre de 1875, le fue concedido, año tras año, hasta 1897, en que debió fallecer, un socorro trimestral de 500 francos. (27)

El fallecimiento de un Ingeniero de Vía y Obras da lugar a que el Consejo apruebe en sesión de 03-02-1882, además de la concesión a la viuda de un socorro de 5.000 ₧, el que se la auxilie en la educación del hijo de ambos. De conformidad con este acuerdo, en sesión de 28-04-1882, se aprobó para ese año una ayuda mensual de 25 ₧. En los años siguientes, hasta 1896, seguimos encontrando que la Compañía concede 1.000 ₧ anuales para sus estudios. Y en cuanto a la viuda, que contrajo segundas nupcias en 1884 y volvió a enviudar en 1887, al darse esta nueva situación le fue concedido cada año, hasta 1903 por lo menos, 1.000 ₧. (28)

Un socorro anual de 1.000 ₧ fue pagado desde 1886 hasta 1913 a la viuda de un Inspector Principal, Eduardo Aurióles, que tenía a su cargo una hija del primer matrimonio de éste y que era sordo-muda (29). Luego, seguramente por fallecimiento de la viuda, el socorro se concede directamente a la hija, al menos hasta la fecha de cierre de nuestro trabajo. (30)

Hay algunos otros casos similares a los anteriores, incluso existiendo una pensión, referidos, como en los antes

reseñados, a familiares de altos jefes. (31)

En apéndice 106 puede verse el importe de los socorros concedidos directamente por la Compañía del Norte, de 1881 a 1915, y en apéndice 107 los socorros concedidos por M.Z.A. en los años 1915, 1916 y 1917, en los casos de fallecimiento de agentes que no dejaban derecho a pensión.

4.3. LOS MONTEPIOS O CAJAS DE PREVISION

4.3.1. LA CAJA DE PREVISION DE LA COMPAÑIA DEL NORTE

Desde 1879 la Compañía del Norte contó con una caja de previsión, que tenía por objeto socorrer a los enfermos y a las viudas de los fallecidos, con independencia de las ayudas dadas directamente por la Compañía.

Según la Instrucción General nº 2 de esta Compañía, de 01-04-1891, todo aspirante a un empleo de plantilla tenía que presentar "compromiso escrito de suscribirse a la caja de previsión". (Art. 11, punto 6º).

Los fondos de esta caja, para hacer frente a los diversos pagos que la misma atendía, se formaban por las siguientes aportaciones:

- Descuento de 0,5% ó 1% de los sueldos, según se tratase de personal de oficina o de personal de los servicios activos, respectivamente. (Luego, a partir de 1º de enero de 1913 la Compañía dejó de hacer este descuento al personal).
- Importe líquido de los billetes de andén, que la Compañía cedía gratuitamente para este fin.
- Donaciones hechas por la Compañía.

Cuando los ingresos superaban a los gastos, el superávit quedaba a disposición de la caja, para el semestre siguiente; pero si existía déficit, lo tomaba la Compañía a su cargo.

Cada 6 meses, la Compañía publicaba y repartía a todo el personal, afiliado o no a la caja, la cuenta detallada de ingresos y gastos. (32)

Los agentes suscriptores de la caja y desde 1913, en que dejó de hacerse descuento al personal, todos los empleados y obreros de la Compañía, tenían los siguientes derechos:

- 2 meses de sueldo para la familia, en caso de defunción, cualquiera que fuera el tiempo de servicios del agente.
- Reembolso de los gastos de sepelio en forma decorosa, con arreglo a la categoría del agente.
- Medio sueldo durante 2 meses, en caso de enfermedad.

En apéndice 108 se refleja los ingresos, desglosados por conceptos, y los pagos efectuados por la caja en los años 1879 a 1911; y en apéndice 109 puede verse las sumas pagadas y las aportaciones, por separado, del personal y de la Compañía, en los años 1879-1915.

4.3.2. LA CAJA DE PREVISION DE LA COMPAÑIA M.Z.A.

La Compañía de los FF.CC. de Madrid a Zaragoza y a Alicante contó desde 1874 con una caja de previsión, que ya pensó establecer en 1863 pero que no llegó a tener efectividad hasta la fecha antes citada.

En efecto, en sesión de 02-11-1863 el Consejo encargó

al Director y al Consultor de la Compañía la preparación de un proyecto para el establecimiento de un montepío; proyecto que fue presentado al Consejo en sesión de 18-04-1864 y cuyas bases fueron aprobadas por el mismo con el acuerdo de enviarlo al Comité de París, para su informe. Cinco años más tarde, en abril de 1869, al aprobar los presupuestos para dicho año, se volvió a tratar este asunto y se acordó enviar al Comité de París un informe sobre el particular, del Administrador Delegado. Nuevamente se ocupa de este proyecto el Consejo en sesión de 25-10-1872: A la vista de una serie de documentos que se había proporcionado en París el Administrador Delegado y cuyo estudio podría ser útil para el establecimiento del montepío, el Consejo encarga al Director dedique especial interés a este asunto; y en enero de 1873, las bases preliminares formuladas al respecto por el Director pasan al estudio de los miembros del Comité y del Consejo. Por fin, la propuesta de creación de la caja de previsión fue presentada a la aprobación de la Junta General de Accionistas celebrada el - 24-05-1874.

Al someter a la aprobación de la Junta General el establecimiento de la caja de previsión, se hace constar que "la creación de una caja de retiros sobre bases fijas, sería sin duda lo más apetecible", pero que ni el estado de la Nación ni lo incierto del porvenir les permitía contraer compromisos a los que luego, quizá, no pudieran dar cumplimiento. Se indica también, en cuanto al hecho de no haber presentado hasta entonces a la aprobación de la Junta General la creación de la caja de previsión, que se debía a que por primera vez desde hacía 9 años se podía proponer reparto de dividendo, como fruto del buen resultado económico del ejercicio de 1873; al que no había sido extraño el celo desplegado por el personal bajo el impulso del Director de la Compañía, el Sr. Montesino.

Aprobada por la Junta General la creación de la caja

y la adquisición, como primera dotación de la misma, de 1.000 obligaciones de la Compañía con el cupón correspondiente; y autorizado el Consejo para redactar el correspondiente reglamento de implantación y gestión de la caja, éste pudo ser aprobado en diciembre de aquel mismo año (33). Los puntos más destacables de este reglamento, que constaba de 24 artículos, eran: La caja de previsión, fundada por la Compañía a título gratuito, se nutriría con las cantidades que al efecto y a propuesta del Consejo de Administración aprobase la Junta General de Accionistas. Afectaba a los empleados de plantilla con sueldo anual y a los maquinistas y fogoneros; a cada uno de los cuales se le abriría una cuenta individual y cuya participación sería proporcional al sueldo fijo de cada uno. Al cesar en la Compañía por haber cumplido 60 años o por reducción de personal o suspensión de empleo, los interesados recibirían la cantidad correspondiente a su cuenta, siempre que contasen con 5 años de abono, como mínimo. A los que cesasen por incapacidad a causa de enfermedad, se les podría entregar todo o parte del importe de su cuenta. Los que causasen baja por separación o por dimisión, no recibirían, salvo acuerdo en contrario, tal importe, el cual volvería a la caja, para ser repartido entre las otras cuentas. Por otro lado, tras 17 años de servicio, los interesados podrían solicitar la mitad de su participación; en cuyo supuesto se les abría una cuenta nueva, en las condiciones establecidas para los de nuevo ingreso. En caso de fallecimiento, el importe de la cuenta era abonado a los familiares. Dado que las cantidades asignadas a los interesados, lo eran a título graciable y para alimentos, las mismas no podían ser cedidas, ni empeñadas, ni embargadas. La administración de la caja quedaba a cargo de la Compañía y el reglamento dejaba la puerta abierta a posibles modificaciones del mismo e, incluso, a que la Junta General de Accionistas acordase la liquidación de la caja.

Al año y medio de haber sido establecida la caja, las

cartillas repartidas eran 1.380 (34). Los primeros abonos, a las viudas de 19 empleados, por importes que iban de - 3.419 r. el más alto a 128 r. el más bajo, fueron aprobados por el Consejo en diciembre de 1875 (35). Por otra parte, en marzo de 1876 fue autorizado el pago, a cierto número de empleados que lo solicitaron, de la mitad de su participación en la caja, dado que contaban con 17 o más años de servicio. (36)

Cada año, la Junta General de Accionistas fue concediendo para la caja de previsión entre 400.000 y 500.000 r.; pero a partir de 1881, en que se plantea la conveniencia de que se asigne, al menos, 500.000 r., dado el aumento de red, y consiguiente de personal, (37) fue ésta la cantidad que cada año destinó la Compañía a la caja de previsión, hasta la supresión de la misma en 1900 al establecerse la caja de retiros. (38)

4.4. LOS SISTEMAS DE PENSIONES DE RETIRO, VIUDEDAD Y ORFANDAD

4.4.1. LA COMPAÑÍA DEL NORTE

La Compañía del Norte fue pionera en la creación de una caja de pensiones, anticipándose en muchos años a las otras compañías. Según manifestaciones de la propia Compañía (39), cuando estableció esta caja, por acuerdo de 25 de junio de 1873 y con efectos desde 1º de enero de ese año, ninguna empresa industrial de España y muy pocas del extranjero contaban con tal servicio; e incluso las grandes compañías de FF.CC. de Francia que lo tenían establecido -que no eran todas- lo tenían en condiciones mucho menos generosas que las de Norte, pues todas ellas, incluida la propia red del Estado Francés, para dar una pensión inferior a la que concedía la Compañía del Norte de España, habían exigido y seguían exigiendo la

aportación de los agentes con un 2 o un 3% de sus sueldos. El mismo Estado Español no había concedido derecho a pensión a los funcionarios públicos que lo tenían -pues no eran todos ni mucho menos- sino en compensación de haberse incautado de los fondos de sus montepíos y mediante importantes descuentos sobre sus sueldos.

Según la Instrucción General nº 2, que recoge la normativa al respecto en su capítulo XIX, art. 152 a 173, ambos inclusive, tenían derecho a pensión de retiro los empleados de plantilla en determinadas condiciones, las principales de las cuales vemos a continuación:

Los empleados de plantilla que obtuviesen tal nombramiento después de 01-01-1873, tendrían derecho a retiro cuando hubiesen cumplido 50 años de edad y 20 de servicio como tales empleados de plantilla. (Si para cumplir la condición de 20 años de servicio necesitasen llegar a una edad muy avanzada, tendrían derecho a retiro cuando cumpliesen 55 años de edad, cualquiera que fuese el número de años de servicio). La pensión que se les concedía era 1/80 del sueldo medio disfrutado en los últimos 5 años, multiplicado por los años de servicio como empleado de plantilla.

En el supuesto de empleados de plantilla que lo fueran desde antes de 01-01-1873, había que distinguir los siguientes casos: Los que en la indicada fecha no tenían 30 años de edad, a los que se les computaba los años de servicio desde 01-01-1873 y que tenían los mismos derechos que los del grupo anterior. Los que en la citada fecha tenían una edad comprendida entre 30 y 40 años, que tendrían derecho a pensión cuando contaran con 20 años de servicio como empleados de plantilla computando como 1 cada 2 años servidos entre 1865 y 1873. Los que en la repetida fecha 01-01-1873 tenían más de 40 años de edad, que tendrían derecho al retiro al cumplir

50 años, cualquiera que fuera el número de años de servicio, que como en el caso anterior también se valoraba como 1 año cada 2 de los servidos entre 1865 y 1873. En estos dos casos, la pensión era también de $1/80$ del sueldo medio de los últimos 5 años por cada año de servicio computable.

Los servicios habían de ser continuados; de modo que en el caso de readmitidos no se tenía en cuenta los servicios anteriores al cese, salvo cuando se tratase de licenciados por falta de salud, si al acordar su licenciamiento se les reservó la opción al reingreso.

Por otro lado, la Compañía se reservaba la facultad de dar el retiro, de oficio y con anticipación, a los mayores de 40 años que llevasen al menos 15 años de servicio. La pensión en este caso era asimismo de $1/80$ del sueldo medio del último quinquenio por cada año de servicio.

Por lo que se refería a los empleados de las antiguas compañías de Alar a Santander, Zaragoza a Pamplona y Barcelona, Tudela a Bilbao, Asturias-Galicia-León, Lérida a Reus y Tarragona, y San Juan de las Abadesas, las disposiciones de la Caja de Retiros les eran aplicables desde las fechas en que la Compañía del Norte se había hecho cargo de las líneas que aquéllas explotaban.

La pensión era transmisible en un 50% a la viuda y a los huérfanos menores de 18 años, con la condición de que el matrimonio se hubiese celebrado al menos 6 años antes de que se produjera el derecho al retiro o a la liquidación de la pensión.

Norte destinaba a la caja de retiros, con cargo a los productos de la explotación, el 5% de los haberes del personal; con cuyo capital, más los intereses producidos por el

mismo, atendía el servicio de retiros, destinando el sobrante al aumento del fondo para lo sucesivo. En 1873, la cantidad destinada a este fondo fue de 384.546,7 reales. En 1878 fueron destinados a tal fin 815.045,75 r., y el fondo acumulado, teniendo en cuenta los intereses y la subida de valores, era de 5.396.600 r. (40) . En esta fecha eran 14 las pensiones que se pagaban, por un importe total de 41.914 r.

En 31-12-1897 el fondo de la caja de retiros era de 10.601.703,52 Ps. Estimando suficiente este montante para atender cualquier eventualidad y considerando por otra parte el funcionamiento de la caja ya normal y definitivo, dados los 25 años de existencia, la Compañía acordó dejar el indicado fondo como garantía y pagar en lo sucesivo las pensiones con los productos de la explotación, a cuya cuenta sería cargada esta partida. (41)

Como hemos indicado al hablar de los socorros concedidos por Norte a su personal, esta Compañía complementaba las pensiones -parece que desde 1880- con una cantidad adicional. Luego en junio de 1904 "para unificar la concesión de las pensiones, comprendiendo las mejoras ya habituales, la Compañía modificó las condiciones de su concesión señalando como base para la liquidación 1/60 del sueldo del agente por año de servicio". (42)

Llegamos al año 1912, en que los ferroviarios, organizados en "La Unión Ferroviaria", celebran su I Congreso Nacional y anuncian huelga general (que no llega a producirse) en solidaridad con la que llevan a cabo los de la Red Catalana de M.Z.A. En estas circunstancias, la Compañía del Norte da a conocer a su personal, por el Anejo nº 1 de la Orden de Dirección nº 103, de 01-11-1912, que había sido aprobado un nuevo reglamento para la concesión de pensiones, que entraría en vigor el 1º de enero de 1913. La principal mejora del nuevo

reglamento, muy importante y que a la Compañía le suponía una carga considerable, era que la concesión de pensiones se extendía al personal jornalero, mientras que anteriormente sólo afectaba al de plantilla. La pensión se calcularía, según se había aprobado en 1904, a razón de 1/60 del sueldo de los últimos 5 años, por cada año de servicio computable. Una mejora en las pensiones de orfandad, es que en el nuevo reglamento correspondía a los hijos menores de 20 años, mientras que en el de 1873 correspondía sólo a los huérfanos menores de 18 años.

En apéndices 110 y 111 se da, respectivamente, el importe de las pensiones y de las mejoras satisfechas por Norte de 1874 a 1915, y un gráfico de lo pagado por pensiones en el mismo periodo.

4.4.2. LA COMPAÑÍA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

Esta Compañía no dispuso de caja de pensiones hasta el año 1900 y sólo contó hasta esa fecha -desde 1874-, con la caja de previsión, de que ya hemos hablado; si bien con anterioridad había pensado ya en instituir una caja de retiros. En efecto, en la memoria correspondiente a la Junta de Accionistas de 22-05-1887 se recoge que se han ocupado de la organización de una caja de retiros para los empleados, a fin de procurarles al término de su carrera una situación más favorable que la que resulta de la repartición de fondos de la caja de previsión creada en 1874, y que habían fundado sus cálculos, según la práctica general, por una parte en la atribución de cantidades proporcionales a los excedentes líquidos de la Compañía, y por otra, en la aplicación de las cantidades con que los mismos empleados contribuyeran a prorrata de sus haberes; pero que cuando trataban de formular las bases de este proyecto para someterlo a la Junta General, había sobre-

venido la presentación a las Cortes del proyecto de Ley de Presupuestos, que aumentaba a un tiempo el impuesto sobre los beneficios de las compañías y el impuesto sobre los sueldos de los empleados; por lo que ante este hecho, cuyo resultado sería la absorción por el Estado de ambos recursos, que contaban utilizar en favor del personal, se hallaban en la necesidad de hacer nuevos estudios y de aplazar la solución referente a la caja de retiros.

Después de esto, habría que esperar a 1 de enero de 1900 para que esta Compañía estableciese caja de pensiones de retiro, viudedad y orfandad a favor de su personal. El reglamento fue aprobado por el Consejo de Administración, de acuerdo con los Comités de Barcelona y de París y a propuesta del Comité de Dirección, el 15-12-1899, y ratificado por la Junta General de Accionistas de 27-05-1900. Fue dado a conocer al personal por la Orden de Dirección nº 179, de 23-12-1899, y afectaba a todo el personal fijo permanente: empleados, agentes y obreros. El personal, lógicamente, recibió muy bien la nueva institución y manifestó su agradecimiento. (43)

El fondo de la caja de pensiones se formaría sin retención alguna de los sueldos del personal y se obtendría por los siguientes medios:

- Una asignación anual sobre los ingresos de la explotación.
- El producto de los billetes de andén.
- Los intereses de las obligaciones que constituían el remanente libre de la liquidación de la caja de previsión.
- Los donativos y legados que se hicieran a la Compañía para este fin.
- El producto del empleo y colocación de los recursos disponibles de dicho fondo.

La Junta General fijaría cada 3 años la cantidad que habría de tomarse de los productos de la explotación.

Para obtener pensión de retiro, los interesados habían de contar, como mínimo, con 60 años de edad y 30 de servicios continuados. (Los dimisionarios y despedidos no podían solicitar indemnización alguna por la pérdida de beneficios, pero si eran admitidos de nuevo en la Compañía, el Consejo de Administración podría concederles, en su día, el reconocimiento - del tiempo servido con anterioridad). No eran computables los servicios prestados antes de los 20 años.

La pensión de retiro consistía en $1/80$ del sueldo medio del empleado desde su ingreso, por cada año cumplido sin interrupción; pero ninguna pensión podría rebasar los $50/80$ del indicado sueldo medio ni la suma de 4.000 ₧. Sólo se tenía en cuenta el sueldo fijo del agente y no se computaban, por tanto, primas, gratificaciones o cualquier otro emolumento.

A la muerte del pensionista y en el caso de fallecimiento en activo de un agente con 30 años de servicio y cualquier edad, correspondía a la viuda el 50% de la pensión; siempre que al pasar a la situación de retiro o producirse el fallecimiento, llevasen casados, como mínimo, 10 años. A falta de viuda, la pensión de ésta pasaba a los huérfanos menores de 18 años.

Los agentes con cuenta individual en la antigua caja de previsión, sostenida únicamente con aportaciones de la Compañía, sufrirían en su pensión una reducción de una décima de las cantidades cobradas en virtud del reglamento de aquélla.

La comparación de los reglamentos de las respectivas cajas de pensiones de Norte y M.Z.A., en la fecha en que nos encontramos, año 1900, da como diferencias más notables, las

siguientes:

- M.Z.A. 60 años de edad y 30 de servicio.
- Norte, 50 años de edad y 20 de servicio.
- M.Z.A. 1/80 del sueldo medio desde el ingreso.
- Norte, 1/80 del sueldo medio de los últimos 5 años.
- M.Z.A. fija un tope de pensión máxima de 50/80 del -
citado sueldo medio y de 4.000 ₧. Por otra parte, en
cambio, parece que los beneficios se extendían a un
sector más amplio de trabajadores, puesto que com-
prendía a los obreros a jornal de carácter fijo.

En sesión de 26-01-1900, el Consejo de Administración aprobó ya las dos primeras pensiones: 412 ₧ anuales para un limpiador de máquinas del depósito de Ciudad Real, Simón Barco Ballesteros, nacido el 28-11-1834, que había servido a la Compañía durante 35 años y 7 meses y que había tenido un jornal diario de 2 ₧ durante 8 meses y de 2,50 ₧ el resto del tiempo. Pensión anual de 321 ₧ para el guardabarrera Juan García Ortiz, con 72 años de edad y 40 años y 6 meses de servicio y que había servido a la Compañía con sueldos de 540 y 645 ₧.

En la sesión siguiente (09-02-1900) el Consejo aprobó las pensiones que a continuación se indica: Para un conductor con 78 años de edad y los achaques consiguientes, que tenía 39 años y 7 meses de servicio y que había cobrado sueldos comprendidos entre 900 y 1.750 ₧ anuales, por un total de - 64.585,42 ₧, por lo que le correspondía en principio una pensión anual de 807,32 ₧; de la que había que deducirle el 10% de las 530,25 ₧ que había cobrado en 10-04-1883 de la caja de previsión y de las 3.240,58 ₧ que en 31-12-1899 tenía su libreta y que iba a cobrar, pensión de 431 ₧. Para un operario de talleres con 74 años de edad, 7.560 días con jornal de 5,25 ₧ y 5.836 días con 5,50 ₧ de jornal, pensión de 898 ₧. A un maquinista de 2ª clase, con 62 años de edad, 42 años y

8 meses de servicio, en que había cobrado sueldos comprendidos entre 1.260 y 2.400 ₧ y al que en principio correspondía pensión de 961,90 ₧, se le reconoce la de 515 ₧, por deducción del 10% de las 225,75 ₧ cobradas de la caja de previsión en octubre de 1877 y de las 4.244,07 ₧ de saldo de su libreta en 31-12-1899. (44)

La primera pensión de viudedad, por un importe de 265 ₧, fue concedida a la viuda de un fogonero, en sesión de - 23-02-1900.

En el primer trienio de funcionamiento de la Caja de Retiros, años 1900, 1901 y 1902, fueron concedidas 254 pensiones de retiro y 93 de viudedad y orfandad. (45)

En el año 1910 fueron concedidas 118 pensiones de retiro, 55 de viudedad y 7 de orfandad, lo que da un total de 180 nuevas pensiones; pero como 31 de éstas fueron otorgadas a viudas o a huérfanos de pensionistas, en este año hubo, al menos, 31 bajas de pensiones. (En apéndice 112 damos la relación de las indicadas 180 pensiones, y en apéndice 113 presentamos las mismas clasificadas en grupos según su importe).

En sesión de 17-05-1907, el Director da cuenta al Consejo de Administración de "una respetuosa instancia que ha recibido, firmada por un gran número de empleados y en que solicitan una reforma de las reglas vigentes respecto al Fondo de Retiros, con el fin de obtener ventajas comparables con las que disfrutaban en las compañías francesas y en el Norte de España". Estudiada esta petición por el Director, por el Administrador Comisionado y por el Secretario del Comité de París, y discutido el asunto en los Comités, todos están de acuerdo en que puede mejorarse notablemente las pensiones tomando como base de la liquidación, en vez de todos los sueldos percibidos por el agente, el de los 5 últimos años de servi-

cio, o mejor aún el de los 5 años en que el empleado haya disfrutado mayores sueldos. De conformidad con este informe, el Consejo aprobó la modificación del art. 7º del Reglamento de Pensiones en el sentido indicado. La nueva norma, que recogía también la elevación del tope máximo de pensión a 50/80 del nuevo término medio de sueldos y a 6.000 ₡, no tendría efectos retroactivos y comenzaría a regir el día 1º de enero de 1908. (46) Esta importante mejora fue dada a conocer al personal por la Orden de Dirección nº 190.

Con respecto a las aportaciones de la Compañía para la Caja de Retiros, en tres ocasiones, 1900, 1903 y 1906, el Consejo solicitó y obtuvo de la Junta General de Accionistas la concesión de 300.000 ₡ para cada uno de los años de estos trienios (47). Luego el Consejo propuso a la Junta y ésta aprobó elevar a 400.000 ₡ la dotación para 1908, por haber aumentado el número de pensionistas y por el mayor gasto que suponía la modificación del art. 7º del Reglamento (48). La Junta General de 1909 concedió también 400.000 ₡; la de 1910 aprobó ya 500.000 ₡ y la de 1911 elevó la asignación a 600.000 ₡.

También M.Z.A. tuvo como Norte un nuevo reglamento de pensiones a partir de 01-01-1913; aprobado por el Consejo de Administración de la Compañía en sesión de 10-11-1912, y por Real Orden de 19-12-1912; y dado a conocer al personal por la Orden de Dirección nº 197, de 21-12-1912.

Las principales mejoras de este reglamento en relación con las normas que venían rigiendo, eran:

- Convertir la facultad de la Compañía para la jubilación de sus agentes, en derecho explícitamente reconocido a favor de los mismos.
- Aumento del importe de las pensiones en un 33% por

aplicación de 1/60, en vez de 1/80, del sueldo medio por cada año de servicio.

- Elevación del tope máximo de las pensiones de 50/80 a 50/60 del sueldo medio; y de 6.000 a 8.000 Ps.
- Reducción, de 30 a 25 años de servicio, los necesarios para el retiro.
- Establecimiento, como derecho del agente, de la obtención de retiro de invalidez, contando con 15 años de servicio y cualquier edad.
- En las pensiones de viudedad, reducción de 10 a 6 años del plazo mínimo de anterioridad en el matrimonio.

Este reglamento no tenía efectos retroactivos.

Las cantidades recibidas por la caja de retiros en los años 1915 y 1916, fueron:

	1915	1916
Producto líquido de los billetes de andén	234.914	251.564
Intereses del fondo de pensiones	384.528	370.799
Gastos de explotación	535.560	675.006
Donativos varios	-	10.960
TOTALES	1.155.002	1.308.329

(49)

Las pensiones existentes en M.Z.A. al final de los años 1915, 1916 y 1917, y sus importes respectivos, son los que a continuación se indica:

	AÑO 1915		AÑO 1916		AÑO 1917	
	Pen- siones	Ptas.	Pen- siones	Ptas.	Pen- siones	Ptas.
Retiro	1.270	930.451	1.357	1.004.809	1.450	1.101.577
Viudedad	773	290.018	866	348.129	965	390.141
Orfandad	20	9.993	25	11.458	30	13.435
TOTALES	2.063	1.230.462	2.248	1.364.396	2.444	1.505.153

(50)

(Parece está incluido también el personal de las minas).

Por lo que se refiere al valor de las pensiones, hemos de decir que entre las concedidas en los primeros años, antes de las mejoras introducidas en el reglamento, aparecen algunas sumamente bajas, inferiores a 50 ₧ anuales, concedidas a guardabarreras mujeres, a tenor del mínimo jornal de 0,25 ₧ diarias que percibían (51). En las pensiones concedidas en el año 1910, según puede comprobarse en el apéndice 112, los valores más frecuentes de las pensiones de viudedad y orfandad están entre 100 y 400 ₧ anuales y los de las de retiro entre 300 y 500 ₧; las pensiones de retiro más bajas son de, al menos, 200 ₧ y las de viudedad y orfandad no bajan de 100 ₧.

Hemos de indicar, por otra parte, que la Compañía, en ocasiones, aplicaba el reglamento de forma benévola, como prueban los siguientes casos: A un oficial del Servicio Central que causa baja por inutilidad física, que había ingresado en la Compañía el 01-01-1860, que dimitió en julio de 1878 y que fue readmitido el 12-02-1890, se le tiene en cuenta, dado su buen comportamiento, todo el tiempo servido, que da un total de 30 años y 3 meses, aun cuando según el reglamento sólo eran computables los servicios prestados ininterrumpidamente, y se le concede una pensión de 983 ₧ (52). A un forja-

dor de talleres generales que había sido separado del servicio el 6 de noviembre de 1896 "a consecuencia de haber tenido una cuestión personal con un subcontramaestre" y que había sido readmitido el 06-02-1899, se le computó todos los servicios prestados, dado que dicha cuestión personal no afectaba en nada al buen comportamiento observado durante 32 años y 7 meses, y se le otorgó una pensión de 595 ₧. (53) Como gracia especial y haciendo uso del artículo 19 del reglamento, se da pensión de 236 ₧ a la viuda de un maquinista que había ingresado en la Compañía el 22-02-1873, y había fallecido a los 49 años y 6 meses, con una antigüedad de servicios de 29 años y 7 meses desde que cumplió los 20 años de edad, por lo que le faltaban 5 meses para cumplir los 30 reglamentarios desde la indicada edad (54). En un descarrilamiento ocurrido el 18-08-1902, muere un fogonero, que era el único sostén de su madre, de 56 años, la cual "a pesar de haber sido aconsejada para mostrarse exigente con la Compañía" había desoído tales consejos confiando en la generosidad de la misma; por lo que, "aun cuando el difunto era hijo natural" y no tenía derecho a pensión, el Consejo le concede una pensión vitalicia de 1,5 ₧ diarias. (55)

En otros casos, como el que sigue, se cumple exactamente el reglamento y no se concede pensión: Por estar incapacitado para seguir prestando servicio, un contramaestre de talleres generales, de 73 años de edad, causa baja en la Compañía, y al no corresponderle pensión, por contar con 25 años de servicio, frente a los 30 reglamentarios, se le da un socorro de 10.000 ₧, ciertamente alto para esta categoría. (56)

Queremos señalar aquí que aun cuando las compañías actuaban en los asuntos de personal con mucha libertad y de forma selectiva, de modo que no era infrecuente que adoptasen soluciones distintas en casos aparentemente iguales o muy semejantes, M.Z.A. solía conceder socorros a los empleados o

familiares de los mismos que al causar baja no tenían derecho a pensión, y que con el tiempo trató de unificar criterios en las dos Redes que formaban la misma (57) . Por otra parte, conocemos algún caso en que además de la pensión reglamentaria la Compañía concede un socorro; y así, al ser jubilado por salud, a los 67 años de edad y 52 de servicio, el jefe de oficina de la Secretaría del Consejo Sr. Figueroa y Rubio, se le otorgó un socorro especial de 4.750 ₧, además de la jubilación de 1.952 ₧ anuales, por estimar que su celo y laboriosidad le hacían digno de especial recompensa. (58)

Otro aspecto que queremos resaltar es el de la avanzada edad -sobre todo teniendo en cuenta la época- con que se jubilan algunos agentes: Hemos citado ya a un contramaestre de 73 años. Con 74 años de edad y 50 de servicio -con interrupción entre 1856 y 1858- causa baja un Jefe de Sección de V. y O. (59) 80 años tenía el Encargado de la Oficina de Estudios del Servicio de Obras, cuando, tras informe médico de que no se hallaba con aptitud para desempeñar debidamente su cargo por su avanzada edad, se le jubila con una pensión de 3.052 ₧ (60) Con más de 80 años fue jubilado un Jefe de la estación de Madrid. Con 75 años de edad y 50 de servicio se da de baja a un Guarda Almacén de Clot (61) . Y con 76 años de edad y 51 de servicio fue jubilado el Encargado del Archivo de lo Contencioso. (62)

Antes de pasar a ocuparnos de las condiciones de otras compañías en materia de pensiones, hemos de indicar que el personal de la Compañía de Tarragona-Barcelona-Francia, unida, como sabemos, en 1898 a la de M.Z.A., formado dentro de ésta la Red Catalana, contaba con un montepío; según se desprende del acta nº 3 correspondiente a la sesión de 09-02-1900 del Consejo de Administración de M.Z.A., en la que se indica que el Presidente de aquella asociación había propuesto la disolución de la misma y que el Consejo "deseoso de dar a aquel

personal una muestra del interés que le inspira, aprueba, por equidad y como un acto de generosidad, que la Compañía tome a su cargo el pago de las pensiones, jubilaciones y viudedades, que en la actualidad se vienen satisfaciendo por el referido montepío, distribuyéndose entre todos los asociados, proporcionalmente al tiempo que lleven en el mismo o a las cuotas que tienen satisfechas, los fondos existentes, después de deducirles las cantidades que, proviniendo de donativos, tengan un destino prefijado por los donantes".

Hemos de insistir ahora en lo que ya hemos indicado al hablar de socorros: que la Compañía de M.Z.A. antes de contar con la caja de retiros, concedió en bastantes ocasiones pensiones en forma individualizada, unas veces por propia iniciativa y otras en virtud de sentencia judicial; y en casi todos los casos con motivo de fallecimiento en accidente. (63)

4.4.3. COMPAÑIA DE LOS FF.CC. ANDALUCES

Esta Compañía implantó el 01-07-1904 una caja de pensiones vitalicias, cuyo reglamento fue aprobado por la Junta General de Accionistas de 30-06-1904 (64). (En la Junta General del año anterior -30-06-1903- se había aprobado, en principio, el establecimiento de esta caja de retiros) (65). Destacamos algunos puntos de este reglamento:

Todo obrero o empleado designado a partir de 01-07-1904 para ocupar a título permanente un puesto remunerado con sueldo igual o mayor a 500 ₧ anuales, por el mero hecho de aceptar el nombramiento quedaba sometido a dicho reglamento y sufriría las siguientes retenciones: 3% de todo sueldo que se le asignase y 1/12 del primer año de sueldo y de cada aumento de sueldo.

Todo agente, obrero o empleado, que ocupase en 1º de julio empleo remunerado con sueldo igual o superior a 500 ₧, recibiría copia del reglamento y en el plazo de 15 días debería manifestar si aceptaba o no el pertenecer a la caja de retiros. Los que aceptasen sufrirían los siguientes descuentos: 3% de todo sueldo percibido a partir de 01-07-1904, y 1/12 de todo aumento de sueldo.

En ambos casos, la Compañía ingresaría en la caja, a nombre del agente, sumas iguales a las retenidas al interesado.

A título excepcional y transitorio, los agentes que tuvieran ya cierta edad y duración de servicios y que para crearse una pensión vitalicia más importante desearan sufrir una retención superior, podrían solicitarlo; pero el total de las entregas no podría exceder de las cantidades siguientes: Agentes que en 01-07-1904 tuvieran, por lo menos, 50 años de edad y 20 de servicio, 5%. Agentes que en la indicada fecha hubieran cumplido ya 45 años de edad y 15 de servicio, 4%. Agentes que en la repetida fecha no tuvieran, simultáneamente, al menos, 45 años de edad y 15 de servicio, 3%.

Si un agente sometido a este reglamento, en un momento de su carrera, en razón de su edad o por enfermedad, fuera nombrado a título permanente, para desempeñar un puesto retribuido con sueldo anual inferior a 500 ₧, continuaría sometido al reglamento.

La dotación de la caja se constituía por las siguientes aportaciones:

- Las retenciones hechas a los agentes.
- Las entregas hechas por la Compañía.
- Los productos de la colocación de los fondos anterior-

res.

Todo agente que reuniese la doble condición de 60 años de edad y 30 de servicio, por lo menos, tendría derecho a una pensión vitalicia en el momento en que cesase en sus funciones. El importe de la pensión sería el total de las rentas producidas por las entregas hechas en la caja, tanto por las retenciones verificadas sobre el sueldo del agente como por las cantidades abonadas por la Compañía, sin que el importe de la pensión pudiera, en caso alguno, exceder de $3/4$ del sueldo del agente al cesar en el servicio. Las rentas citadas resultarían de la edad de los agentes en la época de las entregas y de su edad en el acto de empezar a disfrutar la pensión.

Aquellos agentes con 20 años de servicio como mínimo, que el Consejo de Administración considerara inútiles para el trabajo por circunstancias ajenas a su voluntad, o que el Consejo estimase acreedores a "semejante favor" después de haber sido licenciados, recibirían una pensión vitalicia, a disfrutar inmediatamente, igual a la renta que produciría la entrega única en el momento de su baja, del total de las retenciones y de las entregas hechas por la Compañía.

Los servicios que servirían de base, serían los prestados ininterrumpidamente inmediatamente anteriores al cese del agente.

Las condiciones de esta caja de retiros parece no satisfacían a todo el personal; lo que unido a otras circunstancias, motivó, según veremos en el correspondiente capítulo de huelgas, tensiones y conflictos, que desembocaron en mayo de 1912 en una huelga del personal de esta Compañía. Una Real Orden declaró disuelta y en liquidación esta caja de retiros. (66)

Liquidada esta caja, se creó a partir de 01-01-1913 una nueva, que sería alimentada con las aportaciones hechas por la Compañía, sin descuento alguno a los agentes. Era ésta la principal y muy importante diferencia con respecto a la caja antigua y suponía para la Compañía duplicar sus aportaciones: 6% del sueldo de los agentes, en vez del 3% (en determinados casos, de forma transitoria, el 8 o el 10%); y por cada primer sueldo y por cada aumento, 2/12 de este sueldo y de los aumentos anuales, en vez de 1/12. La nueva caja comprendía a todos los obreros y empleados que ocupasen un empleo permanente, con excepción de aprendices, alumnos, mujeres guardabarreras y limpiadoras. También fijaba, como la antigua, un tope máximo de pensión de 3/4 del sueldo del agente en el momento de su baja; y, por otro lado, establecía que la pensión no podía ser inferior a 350 ₧. Asimismo, la pensión era transmisible, en un 50% a la viuda y a los huérfanos. (67)

En la misma fecha 1 de enero de 1913 fue suprimida la caja de socorros creada en 01-07-1904 junto con la de retiros, y establecida una nueva caja de socorros, que tenía como finalidad conceder socorros, en capital o en forma de renta anual, en determinados casos, y que garantizaba la pensión mínima de retiro de 350 ₧ -o de 175 ₧ en los casos de viudas y huérfanos-. El fondo de esta caja que recibió el remanente existente en la antigua, se formaba por las aportaciones hechas por la Compañía por conceptos tales como el 1% de los sueldos pagados a los agentes pertenecientes a la caja de pensiones, el importe de las multas impuestas al personal, y el producto de los billetes de andén. (68)

4.4.4. COMPAÑÍA DE MADRID A CACERES Y DE PORTUGAL Y DEL OESTE DE ESPAÑA

Esta Compañía contó desde 01-01-1905 con una caja de

pensiones, que era voluntaria para los empleados y obreros que estuviesen al servicio de la Compañía desde antes de la indicada fecha, pero obligatoria para los ingresados a partir de la misma. Se nutría con las retenciones del 3% sobre sueldos y jornales de los agentes pertenecientes a la caja, más las cantidades que les hubieran correspondido por reparto del 5% de los aumentos de los productos brutos de la Compañía, según compromiso contraído por la misma con motivo de la huelga de 1900. Como según la Compañía estos recursos eran insuficientes, se comprometió al pago de las pensiones supliendo lo que faltase para cubrirlas.

Como en el caso de la Compañía de Andaluces, también la caja de M.C.P. y O.E. dio lugar a protestas, por entender que las pensiones que obtenían no les compensaba los descuentos sufridos. Ante la petición del personal -con intervención de la Unión Ferroviaria y del Gobierno, como en el caso de Andaluces- y tras el acuerdo tomado por una comisión de 19 agentes que estudió el asunto los días 3 y 4 de marzo de 1911, la Compañía dio a conocer, por medio de una circular, que en lo sucesivo la inscripción en la caja sería voluntaria y que se autorizaba a dejar de pertenecer a la misma a los que así lo desearan, a los cuales se les devolvería las cantidades retenidas más un 4% de interés de tales cantidades. La Compañía hacía notar que en tiempos anteriores no habían llegado a la misma quejas del personal y se lamentaba de que elementos extraños al mismo hubiesen atribuido a la Compañía móviles bien distintos de los que realmente habían inspirado la creación de la caja.

Luego, los propios agentes crearon un montepío, cuyo reglamento fue aprobado por la Junta Directiva el 25-05-1914 y en el que se podía ingresar voluntariamente, siempre que se tuviese sueldo no inferior a 600 ₧. La Compañía se comprometió, en determinadas condiciones, a subvencionar este montepío

con el 2% del sueldo de todos sus empleados y obreros que reunieran las condiciones exigidas para el ingreso en el mismo, siempre que estuviese asociado, al menos, el 80% de ellos; a tomar a su cargo los gastos de administración y a hacer gratuitamente los cobros de cuotas y los pagos de pensiones (69). Por su parte, los agentes en activo pertenecientes al montepío y los pensionistas, contribuían con el 2% de su sueldo o jornal o de la pensión (Aquellos agentes que contasen con más de 10 años de antigüedad, deberían aportar, durante 5 años, el 2,5% del sueldo o jornal si tenían una antigüedad entre 10 y 15 años, y el 3% si la antigüedad era de más de 15 años). La pensión consistía en 1,6% del sueldo medio de los 5 años de mayores sueldos, por el número de años de asociado; y no podía ser inferior a 365 ₧ ni superior a 4.000 (70). Según circular de 06-05-1916, de la Compañía, el auxilio prestado por la misma al montepío ascendía a unas 60.000 ₧ anuales.

4.4.5. COMPAÑÍA DE MEDINA A ZAMORA Y DE ORENSE A VIGO

La Junta General de Accionistas y Obligacionistas de esta Compañía celebrada el 29-04-1903, autorizó al Consejo de Administración para establecer un montepío o caja de previsión a favor de los empleados fijos de la misma, contribuyendo la Compañía en la medida que fuera necesario, con cargo a la cuenta de gastos de explotación. Luego, en la memoria leída en la Junta General del año siguiente -27 de abril- se da cuenta de que han establecido el montepío de los empleados, cuyo reglamento había sido aprobado por el Consejo el -16-12-1903.

Este montepío comprendía dos secciones: La primera la constituía el fondo para atender al auxilio de los empleados y sus familias en los casos de enfermedad y fallecimiento de aquéllos. La segunda la formaba el fondo para crear pensiones

de retiro, de viudedad y de orfandad, cuando los años de edad y de servicio de los empleados o su imposibilidad absoluta para el trabajo les hicieran acreedores a dichos beneficios.

Por lo que se refiere a la sección 1ª (socorros) la Compañía aportaba dentro de cada ejercicio económico, a tenor de lo dispuesto en el art. 7º del reglamento, la cantidad necesaria para saldar el déficit de esta sección; según van recogiendo las correspondientes memorias de las Juntas Generales de Accionistas: (3.847,07 Ptas en 1903; 9.472,04 Ptas en 1904; - 14.672,8 Ptas en 1905; 17.015,53 Ptas en 1915; 26.603,36 Ptas en 1917). Las cantidades abonadas por los empleados en los años 1915, 1916 y 1917, fueron 10.492,02, 10.710,72 y 10.500,13 Ptas, respectivamente.

En relación con la sección 2ª (caja de pensiones) sabemos que la Compañía ingresaba en la misma el producto de la venta de billetes de andén -alrededor de 4.000 Ptas al año-. Tenemos también constancia de que la Junta General de Accionistas de 27-04-1904 aprobó transferir a esta sección las - 4.813,37 Ptas existentes en el fondo de multas, y que tenía otros ingresos, aparte los rendimientos del capital y las aportaciones del personal, como los provenientes de almacenajes y estadías. Como cantidades aportadas por el personal, podemos señalar, 10.497,6 Ptas en 1903; 21.814,06 Ptas en 1915; 22.357,09 en 1916 y 22.255,76 Ptas en 1917. Las cantidades pagadas por pensiones en estos tres últimos años, fueron 40.696,90, 46.050,91 y 51.310,85 Ptas, respectivamente. En cuanto al saldo de esta caja al cierre de los correspondientes ejercicios económicos, hemos de decir que frente a las 37.412,86 Ptas de 31-12-1903, era de 95.040,83 Ptas en 31-12-1907 y de 173.019,49 Ptas en 31-12-1914; y, por otro lado, que en los años 1916 y 1917 la Compañía suplió, sin interés, el déficit en metálico que presentaba la sección, en espera de que se normalizase la situación del mercado de obligaciones preferentes, para evitar la venta en con-

diciones desfavorables, de algunas de ellas. (71)

Diremos, finalmente, que el reglamento de 07-09-1933 de la Caja de Pensiones de la Compañía Nacional de los FF.CC. del Oeste de España, de la que pasó a formar parte la de M.Z. y O.V., en sus disposiciones transitorias señala que la pensión de los asociados procedentes de esta Compañía, hasta el momento de empezar a regir el nuevo reglamento se ajustaría al tipo del 2% del sueldo medio disfrutado durante los 5 años de mayor sueldo; pero desconocemos si este tipo rigió desde el principio o fue implantado posteriormente.

4.4.6. OTRAS COMPAÑIAS

De las otras compañías, muy numerosas pero con poco personal, dada su menor importancia, apenas tenemos información, salvo en el caso de la Sociedad del F.C. de Alcantarilla a Lorca (55 Kms. de red), de que hablaremos enseguida.

La Gaceta de los Caminos de Hierro, en su nº 2683, de 24-03-1908, indica que la C^a de Cariñena a Zaragoza ha tomado un nuevo acuerdo, "reglamentando los derechos y deberes de sus empleados, es decir, creando una institución más de previsión en favor de su personal, al mismo tiempo que determinando los deberes de éste"; y añade que esta Compañía viene a aumentar la lista de las que se preocupan por el porvenir de sus empleados y que el ejemplo dado por esta modesta Empresa debe servir a las que todavía no han hecho nada en tal sentido; de donde se desprende que en aquellas fechas hay todavía compañías sin un sistema de previsión para su personal, y, por otra parte, que hay cierta inquietud al respecto y que va creciendo el número de empresas que toman acuerdos sobre el particular.

Sabemos, también, que la Compañía del F.C. de Tajuña implantó un régimen de pensiones en 1911. (72)

En cuanto a la Sociedad del F.C. de Alcantarilla a Lorca, antes citada, disponemos del reglamento aprobado por el Consejo de Administración de la misma en 24-12-1912, para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad. Como puntos más importantes del mismo, cabe señalar: El importe de las pensiones se sacará de los recursos de la explotación, en la medida que ésta la consienta. Las pensiones de retiro, de carácter vitalicio, afectan a todo agente del personal fijo con, al menos, 60 años de edad y 30 de servicios, no contando los prestados antes de los 20 años. La pensión a conceder será igual al 30% del sueldo medio disfrutado por el agente durante el último quinquenio, aumentado en un 1% por cada año de servicio que exceda de los 30, sin que en ningún caso pueda pasar del 45% ni su cuantía de 1.500 ₧. Podría concederse también pensión de retiro en caso de inutilidad para el trabajo, a los agentes que contaran con 20 años de servicios computables. La pensión era transmisible en un 50% a la viuda, siempre que llevasen, como mínimo, 8 años de matrimonio, y a los huérfanos.

Finalmente, hemos de indicar que por el Anexo a la circular nº 94 de Renfe, de 29-01-1946, conocemos las normas por las que se regían en materia de pensiones, en el momento de su integración, las compañías que pasaron a constituir la Renfe; y que, generalmente, estas normas habían sustituido a otras anteriores. Así, en la Compañía del F.C. de Bilbao a Portugalete, el reglamento de 01-01-1921, que anulaba y sustituía las disposiciones anteriores; en la Compañía del F.C. de Lorca a Baza y Aguilas, el reglamento de 20-06-1921, que también sustituía normas anteriores. No obstante, hubo casos en que debió ser aplicado el Retiro Obrero Obligatorio (R.O. de 27-08-1929) ante la falta de mejores condiciones establecidas por la compañía.

- (1).- A.C.A. M.Z.A. nº 18, de 30-08-1875.
- (2).- id. nº 12, de 11-07-1877.
- (3).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33. Años 1915, 1916 y 1917.
- (4).- A.C.A. M.Z.A. nº 30, de 19-07-1861.
- (5).- A.H.R. Caja 49 Cpta. 9.
- (6).- id. Caja 49 Cpta. 9. "Datos y c. Nte. 1916".
- (7).- Gª. C. Hª., nº 2816, de 01-01-1911.
- (8).- La Gª. C. Hª., en su nº 2962, de 16-01-1914 se hizo eco de la mejora concedida por la Cª del Norte, a partir de 1914.
- (9).- "Inst. pers. Nte. 1912", Pág. 13.
- (10).- id. Pág. 7.
- (11).- A.Cte.Nte. 29ª, de 20-06-1865.
- (12).- id. 46ª, de 22-11-1865.
- (13).- id. 40ª, de 05-10-1865.
- (14).- id. 28ª, de 14-06-1865.
- (15).- id. 36ª, de 30-08-1865.
- (16).- id. 29ª, de 20-06-1865.
- (17).- id. 47ª, de 29-11-1865.
- (18).- A.C.A. M.Z.A. nº 12, de 11-07-1877.
- (19).- A.Cte.Nte. 25ª, de 24-05-1865.
- (20).- A.C.A. M.Z.A. nº 15, de 21-08-1885.
- (21).- id. nº 5, de 05-03-1886.
- (22).- id. nº 14, de 22-09-1877.
- (23).- id. nº 15, de 02-07-1897.
- (24).- id. nº 20, de 24-09-1897.

- (25).- A.C.A. M.Z.A. nº 19, de 09-11-1888.
- (26).- id. nº 22, de 27-12-1889.
- (27).- Acta nº 2 correspondiente a sesión del Consejo de Administración de 22-01-1876 la 1ª vez que se aprueba y acta nº 26, sesión de 18-12-1896 la última que aparece.
- (28).- A.C.A. M.Z.A. nº 9, de 29-04-1887 y nº 23, de 29-11-1902.
- (29).- id. nº 1, de 08-01-1866 y nº 16, de 20-12-1912.
- (30).- id. nº 14, de 20-12-1917.
- (31).- id. nº 1, de 05-01-1905, nº 16, de 09-12-1911 y nº 14, de 20-12-1917, en relación con viuda e hijos del Secretario de la Dirección Eduardo Rousseau; y nº 3, de 01-02-1907, referida a la viuda del Ingeniero Carlos Mª Vázquez.
- (32).- En la memoria correspondiente a la Junta General de Accionistas de 14-06-1880, se dice que la Caja cuenta ya con casi 7.000 suscriptores; en la correspondiente a la Junta General de 28-05-1881, se indica que la Caja tiene "ya como suscriptores a todos los agentes de la Compañía"; y en la del año siguiente, 10-06-1882, se da la cifra de 9.451 suscriptores.
- (33).- A.C.A. M.Z.A. nº 21, de 09-12-1874.
- (34).- id. nº 22, de 29-10-1875.
- (35).- id. nº 26, de 17-12-1875.
- (36).- id. nº 3, de 04-03-1876.
- (37).- Memª J.G.A. M.Z.A., de 21-05-1881.
- (38).- A.C.A. M.Z.A. nº 28, de 15-12-1899.
- (39).- Inst. pers. Nte. 1912 y Datos y c. Nte. 1916.
- (40).- Memª J.G.A. Norte, de 07-06-1879.
- (41).- id. de 17-06-1898.
- (42).- Inst. pers. Nte. 1912.
- (43).- A.C.A. M.Z.A. nº 1, de 12-01-1900.
- (44).- id. nº 3, de 09-02-1900.
- (45).- Memª J.G.A. M.Z.A., de 24-05-1903.

- (46).- A.C.A. M.Z.A. nº 22, de 20-12-1907.
- (47).- Mem^a J.G.A. M.Z.A., de 27-05-1900, 24-05-1903 y 20-05-1906.
- (48).- id. de 16-05-1908.
- (49).- A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.
- (50).- id. Caja 53 Cpta. 33.
- (51).- Entre otros muchos casos, podemos citar los siguientes: Pensión de 44 ₧ anuales a la Guardabarrera Rita Céspedes Martín (A.C.A. nº 9, de 19-04-1901); 40 ₧ a Isabel García Carpintero (A.C.A. nº 23, de 29-11-1901); 37 ₧ a Leona Fraile del Molino (A.C.A. nº 1, de 10-01-1902). En sesión del Consejo de 28-10-1904 (A.C.A. nº 20) se anula la pensión de retiro que venía cobrando desde abril de 1901 María Cid García, para que pueda cobrar la de viudedad de su marido, fallecido el 05-09-1904, de ₧ 142. (A.C.A. nº 17, de 09-09-1904). Pensión de retiro también de 42 ₧ anuales a una Guardabarrera, según acta nº 5, de 28-02-1908. Hasta de 35 ₧ anuales hemos encontrado, según acta nº 3, de 03-02-1906; en cuya sesión hay otras dos pensiones a Guardabarrera mujer, de 43 y de 47 ₧. No son, pues, casos excepcionales sino normales en esta clase de personal.
- (52).- A.C.A. M.Z.A. nº 18, de 23-09-1901.
- (53).- id. nº 26, de 13-12-1901.
- (54).- id. nº 8, de 15-04-1904.
- (55).- id. nº 18, de 30-09-1902.
- (56).- id. nº 16, de 26-10-1906.
- (57).- id. nº 6, de 04-06-1914.
- (58).- id. nº 5, de 12-04-1912.
- (59).- id. nº 2, de 22-01-1904.
- (60).- id. nº 7, de 26-03-1909.
- (61).- id. nº 5, de 28-03-1913.
- (62).- id. nº 12, de 09-10-1913.
- (63).- En acta nº 88 correspondiente a sesión del Consejo de 28-11-1857 se recoge que la pensión de 10 r. diarios que desde 1852 viene percibiendo la viuda de un fogonero, se seguirá pagando en los años 1858, 1859 y 1860, pero procurando utilizar en la estación de Madrid, si fuera posible, los servicios de esta viuda. En sesión de 22-12-1859 se aprueba una pensión vitalicia de 3.000 r. -mitad del sueldo que disfrutaba-

para la viuda de un conductor muerto en accidente. En su reunión de 25-11-1871, acta nº 20, el Consejo acuerda conceder una pensión vitalicia de 7 r. diarios para los padres de un fogonero muerto en accidente, pero han de renunciar a toda posterior reclamación. En sesión de 28-01-1898, son aprobadas varias pensiones, de diversa cuantía, para las familias de dos maquinistas y un fogonero fallecidos en accidente.

- (64).- G^a. FF.CC. y N., nº 21, de 27-07-1904.
- (65).- G^a. C. H^o. nº 2471, de 24-10-1903.
- (66).- "Adelante" nº 53, de 11-08-1912.
- (67).- C^a de Andaluces. "Disposiciones concernientes a la jubilación de los agentes. Título I. Caja de Pensiones Vitalicias". Efectos desde 01-01-1913.
- (68).- C^a de Andaluces. "Disposiciones concernientes a la jubilación de los agentes. Título II. Caja de Socorros". Efectos desde 01-01-1913.
- (69).- Memoria J.G.A. M.C.P. y O.E., de 08-05-1915.
- (70).- Reglamento del Montepío de los agentes de la C^a de Explotación de M.C.P. y O.E.
- (71).- Memorias JJ.GG.AA. de M.Z. y O.V.
- (72).- G^a. C. H^o. nº 2817, de 08-01-1911.

EMERENCIANA-PAZ JUEZ GONZALO

***EL MUNDO SOCIAL DE
LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES
DE 1857 A 1917***

TOMO II

***Director: Dtor. D. ANGEL BAHAMONDE MAGRO
Profesor Titular del Departamento de
Historia Contemporánea.
(Universidad Complutense de Madrid)***

***DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA
Facultad de Geografía e Historia
Universidad Complutense de Madrid
1.991***

CAPITULO 5

ASOCIACIONISMO.- DE LAS ASOCIACIONES DE AYUDA MUTUA A LAS SOCIEDADES DE RESISTENCIA

5.1. PRIMERAS SOCIEDADES DE LOS FERROVIARIOS ESPAÑOLES

En España, una Real Orden de 1839 autorizó la formación de sociedades obreras de ayuda mutua y benéficas. A partir de ahí, empiezan a extenderse las organizaciones obreras que más adelante, al ser puestas al margen de la legalidad, pasan a la clandestinidad; hasta que otra Real Orden de 31-12-1854 las sitúa nuevamente en el plano legal y propicia su desarrollo y fortalecimiento.

La falta de seguros sociales o cualquier sistema de previsión para las situaciones de enfermedad, invalidez, muerte, etc., hace que los propios obreros busquen el modo de hacer frente a estas situaciones de infortunio creando sociedades de socorro y ayuda mutua; que son, seguramente, las primeras que formaron. Junto a estas sociedades e incluso dentro de ellas, constituyeron también cooperativas de consumo, encaminadas a obtener los artículos de primera necesidad a un coste menor. Formaron, asimismo, sociedades de tipo instructivo, cultural y de esparcimiento. Otro grupo de sociedades sería el de las de resistencia o sindicatos; con carácter reivindicativo y de lucha frente a las empresas, para la obtención del reconocimiento de mejores condiciones de trabajo. A veces no aparece clara esta diferenciación; pues no es raro se sirvan de sociedades de ayuda y culturales para desde ellas luchar por la obtención del reconocimiento de derechos; dado que las empresas oponen un fuerte rechazo a las sociedades de resistencia, tratando de impedir la aparición de las mismas y su posterior desarrollo por todos los medios a su alcance, como podía ser, el despido, por cualquier fútil pretexto, de los promotores y propagadores de estas sociedades; según tendremos ocasión de ver más adelante.

El nuevo colectivo de trabajadores ferroviarios nace prác-

ticamente en la década de los años cincuenta y tardará años en llegar a constituir un grupo significativo; con crecimiento ininterrumpido hasta, aproximadamente, 1865, en que se produce un parón en la construcción de ff.cc. No obstante, pronto constituyeron los ferroviarios sus primeras asociaciones, impulsados por la necesidad de mutua ayuda.

La primera sociedad de ferroviarios de que tenemos noticia, data ya de 1865: Se trata de la caja de socorros creada por empleados y operarios de los talleres de la Compañía M.Z.A. Al tener conocimiento el Consejo de Administración del establecimiento de esta sociedad, independiente de la Compañía, acuerda conceder a la misma, en sesión de 05-07-1865, el importe de las multas que en el año en curso se impusieran a los obreros y empleados asociados, con el fin de contribuir a la prosperidad de la misma; así como que los fondos de esta caja sean custodiados en la central de la Compañía, con el fin de evitarles los gastos de un cajero responsable.

Años más tarde, en 1871, el personal de M.Z.A. creó la Sociedad Cooperativa de Consumos y Socorros Mutuos; más importante que la anterior, puesto que no se limita al personal de talleres y es más amplia en sus fines, al ser cooperativa de consumo y de ayuda y desarrollar, incluso, actividades de tipo cultural. (1) Una vez fundada la sociedad, la Junta Directiva remitió a la Compañía los estatutos, solicitando de la misma protección y ayuda para llenar los fines que se proponía (2) . Tras llevar a cabo la oportuna información y recabar el parecer del Comité de París, el Consejo de Administración acordó conceder a la Cooperativa el crédito de 100.000 reales que había solicitado, sin intereses, a reintegrar en un plazo que no excedería del 30 de junio de 1873 y sin imponer intervención de la Compañía en la gestión de la Sociedad (3) . La Cooperativa cumplió puntualmente con la obligación de reintegrar el citado préstamo dentro del plazo marcado; pues en sesión de 30-06-1873, el Consejo queda enterado de una

carta dirigida por el Contador de la Cooperativa dando cuenta de haber entregado a la caja central de la Compañía el último plazo del préstamo.

M.Z.A. siguió apoyando a esta Sociedad, y así sabemos que en septiembre de 1877 le abrió un crédito de 80.000 r., en concepto de anticipo, a reintegrar en 8 meses a contar de 01-01-1878 (4) ; a finales de 1878 le concedió un nuevo crédito, de - 100.000 r., a reintegrar en 12 meses (5) ; y en julio de 1880 le facilitó otro anticipo de 60.000 r., a devolver en 12 meses. (6)

En cambio, no accedió a la petición hecha por la Sociedad de que le cediese el producto de los billetes de andén que a la Compañía correspondía, como dotación para una caja de socorros que con carácter de mutualidad se proponía plantear la propia cooperativa; basando la negativa en que, aplaudiendo las buenas iniciativas de aquella Sociedad, el Consejo no podía acceder a lo solicitado porque el producto de los billetes lo aplicaba a la concesión de socorros al personal y porque teniendo aprobada la caja de previsión, tenía el propósito de destinar a la misma todos los recursos que pudiera "para que un día equivalga a una institución de retiros y pensiones".

Pasan los años y en sesión de 29-01-1897, el Consejo trata de la Sociedad Cooperativa: Han hecho un detenido examen acerca de las causas que han contribuido a crear la situación en que en aquel momento se encuentra la Sociedad y de él se deduce que con las diferentes reformas de su primitivo reglamento, no sólo han venido apartándose de los verdaderos fines de la institución, sino que en su marcha administrativa y en el uso de las concesiones que le otorgó el Consejo, ha dado lugar a ciertos abusos en perjuicio de los intereses de la Compañía y de sus mismos asociados. Lamentado el Consejo que la protección dispensada desde su fundación no haya producido el resultado benéfico que se propuso, considera necesario restringir hasta cierto límite aquellas con-

cesiones, confiando, no obstante, no se compromete con ello la existencia de la Sociedad, sino que con buena administración puede llenar los fines de su fundación. Y el Consejo toma los siguientes acuerdos: Supresión de la concesión de billetes gratuitos que venía otorgando graciosamente a los abastecedores de la Sociedad; si bien, dado que el sastre de la misma abastecía a los empleados de la Compañía de uniformes, podrá conceder billete de circulación temporal a favor de un agente, para que pueda salir a la línea a tomar medidas. Supresión, en vista de las quejas del comercio, de la aplicación de la tarifa de servicio a los transportes de todo género de los artículos de importación, reservándose únicamente la concesión de boletín de transporte a precio de servicio para el envío de los efectos que salieran del almacén de la Cooperativa con destino a los empleados de la línea. Seguir haciendo descuentos en nómina si no excedían de $1/3$ del sueldo y limitándolo a comestibles y sastrería. Teniendo en cuenta que la regla establecida para la concesión de anticipos a los empleados sólo se refería a los de plantilla, admitirían para los efectos de retención en nómina, los que concediese la Cooperativa a los empleados de jornal.

Luego, en sesión de 07-10-1898, (acta nº 21), a instancia del Presidente de la Cooperativa, el Consejo accedió a elevar al 50% del haber o jornal de los empleados y obreros que no percibiesen más de 150 ₧ mensuales, el descuento a favor de la Cooperativa; manteniendo el límite de $1/3$ para los de mayor haber si con tal tipo excedían de 75 ₧ y pudiendo llegar en caso contrario hasta el límite de 75 ₧.

Un mes más tarde, sesión de 04-11-1898, el Consejo volvió a mitigar el acuerdo 3º de los tomados en sesión de 29-01-1897, que prohibía, respecto de los empleados de plantilla, la inclusión en los descuentos de cantidades para reintegro de los anticipos con interés hechos por la Cooperativa. Le parecía conveniente al Consejo, ahora, para contrarrestar la usura, levantar aquella

prohibición, en cuanto fuera posible, ya que en muchas circunstancias, las reglas de concesión de anticipos sin interés por parte de la Compañía, no permitían prestar el auxilio en casos que justificadamente lo requerían inmediato. Por ello, serían admisibles los descuentos por anticipos de la Sociedad siempre que su concesión se hubiera hecho en tales términos que el prestatario no quedase obligado más que a reembolsar la cantidad que realmente hubiese recibido, con un rédito que no excediese del interés simple, no acumulable por años y calculado al 0,5% mensual de la parte de anticipo pendiente de reintegro y entendiéndose, además, que en dicho interés quedaban comprendidos todos los gastos del préstamo.

Cuando en 1899 se suicidó el Cajero Central de la Compañía dejando 395.614,26 ₧ de descubierto en la Caja, en la cual tenía la Cooperativa depositadas 87.901,59 ₧, la Compañía accedió a hacerse cargo de esta cantidad. (7)

Llegado el año 1903, la Compañía modifica la Orden de Dirección nº 181, para proporcionar al personal de la misma, especialmente al menos retribuido, facilidades análogas a las que encontraba en la Sociedad Cooperativa, para la concesión de anticipos gratuitos, dado que ésta iba a desaparecer en breve. (8)

A finales de 1874 se creó una Asociación de Socorros Mutuos de empleados de ferrocarriles, a la cual podían pertenecer todos los que prestaran servicio en compañías de FF.CC., fueran o no de plantilla, e incluso los empleados de la Inspección del Gobierno (Como excepción, podían pertenecer también los empleados de "El Defensor", pues se creó esta asociación a iniciativa del Director de este periódico). La 1ª Junta se celebró el 29-11-1874 y sus principales objetivos eran los siguientes: Socorrer al socio que se inutilizase para el trabajo y, en caso de fallecimiento, a su viuda, huérfanos, padres, hermanos de menor edad o persona que el socio designase. Contribuir, en la medida que lo fue--

ran permitiendo los fondos, al bienestar moral y material de los socios. Era ajena a la política; tendía a estrechar lazos entre compañeros; y aspiraba, a medida que se lo permitiesen sus recursos, aparte de los dos fines principales antes indicados, a la creación de una caja de préstamos para atender a las necesidades de los socios y hasta establecer un montepío y un asilo para los huérfanos.

Los socorros por inutilización y fallecimiento se daban por una sólo vez a cada socio. Para tener derecho al socorro era preciso pertenecer a la Asociación desde, al menos, 3 meses antes. Se podía continuar en ella aunque se saliese de la compañía, si había sido por causa digna y se seguía pagando. La cuota de entrada eran 6 reales y la mínima mensual 4 r.; cantidad que podía ser aumentada, pero sin que cambiasen los derechos. Contaba con socios protectores; entre ellos el Ministro de Fomento, D. Francisco Silvela, que era Presidente Honorario de la misma; el Director de la Compañía del Norte, D. Eduardo Pirel; el Jefe de la Contabilidad General de M.Z.A., Sr. Gignoux... Los socios protectores no tenían derechos ni deberes y quedaba a su voluntad las ayudas o contribución a la Asociación.

En 21-03-1875 contaba con unos 1.000 socios, que en 31-05-1875 eran ya 1.589, según el detalle que sigue:

Compañía de M.Z.A.	914
" del Norte	198
" de Ciudad Real	135
Otras Compañías de FF.CC.	336
Empresa "El Defensor"	6
TOTAL	1.589

A 2.500 había ascendido el número de socios en 31-07-1875, de los cuales más de 400 pertenecían a la Compañía del Norte.

Las cantidades pagadas por socorros hasta octubre de 1875, superaban los 46.000 reales. (9)

5.2. LA ASOCIACION GENERAL DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA

El 22-02-1888 se fundó otra asociación de ferroviarios, que ha tenido una gran importancia y prestigio entre éstos y ha llegado hasta nuestros días; aun cuando en las últimas décadas haya decaído y, últimamente, ante la crisis padecida a tenor de las nuevas normas legales en materia de previsión, haya tenido que introducir cambios profundos, con notables perjuicios económicos para sus miembros, al no poder hacer frente a los compromisos adquiridos. Se trata de la sociedad arriba citada, conocida entre los ferroviarios con el simple apelativo de "La Asociación".

Fue iniciador y primer presidente de esta asociación D. Rogelio Ossorio y Fernández y socio fundador nº 2, D. Ubaldo Romero Quiñones, (10) que pasó a dirigir el periódico "La Asociación", órgano oficial de esta sociedad, y que más adelante fundaría y dirigiría "La Nueva España". En los comienzos, esta sociedad era sólo para empleados, pero más adelante se abrió también a los obreros. En 1905, era Secretario de la Asociación Enrique de la Torre (11), a quien debemos los Anuarios de FF.CC. desde 1893 y en los que hoy podemos encontrar abundante información sobre nuestros ff.cc.

Los fines de la Asociación General de E. y O. de los FF.CC. de E. eran:

- Defensa de todos los intereses y derechos del personal.

- Mutua protección y auxilio por todos los medios lícitos y arreglados a los estatutos.
- Asegurar el porvenir de los asociados en caso de inutilidad, y de su familia en el de muerte, por medio de pensiones.
- Dar como auxilio, anticipos, según recursos y circunstancias.

Luego, en la práctica se decantó fundamentalmente por el aspecto de la previsión; dejando de lado el reivindicativo; por lo que fue tachada por algunos de traidora. Así, Luis Zurdo dice que envió algunos artículos a "La Asociación", cuando esta revista publicaba trabajos profesionales en defensa de los intereses morales y materiales de la clase. (12) Y en otro lugar es aún más explícito y dice: "... marcha viento en popa mi delegación en A.G.L. de la Asociación General de Empleados de los FF.CC., de que me encargué a mi salida de Madrid, en mi calidad de socio fundador nº 58.- ¡Lástima de esfuerzos, saliva, artículos y persecuciones, para la que luego había de salir "Rana" " (13) . Por su parte, Enrique de la Torre, en el prólogo del Anuario de FF.CC. de 1912, después de decir que por modo súbito, en un período de 2 años se ha desarrollado entre los empleados de ff.cc. la organización socialista denominada la Unión Ferroviaria, se refiere a la Asociación, que existe hace 24 años y cuyos estatutos establecen que uno de sus objetivos sociales será velar por los derechos e intereses del personal asociado "y en este punto ni ha hecho nada ni lo ha iniciado, sin darnos cuenta de por qué" (14) . Esta postura le valió, en cambio, el apoyo de las compañías y del Estado.

Las Compañías, en efecto, prestaron una ayuda muy valiosa a la Asociación, al tomar a su cargo el servicio de descuento en nómina de las cuotas de los asociados y el del pago de los libramientos de pensiones y de anticipos (15) . De la Compañía del Norte sabemos que cedía a esta Sociedad el importe de las cantidades exigidas a los aspirantes a plazas de empleados de oficinas en

concepto de derechos de examen (16) ; y que subvencionaba con - 4.000 ₧ anuales a la academia de la Asociación, de que luego hablaremos. M.Z.A. vino cediéndole parte del producto de los billetes de andén, hasta que al aprobar su propio fondo de pensiones, determinó destinarlo a éste (17) . Sabemos, también, que esta Compañía, en 1912 concedió a la Asociación un adelanto de 25.000 ₧, para que pudiera atender al pago completo del solar sobre el que se construiría el edificio social de esta Institución (18) . Luego las compañías colaboraron de forma muy importante en la construcción de este edificio, al acordar la Comisión Mixta de las mismas conceder entre todas una subvención de 250.000 ₧, igual a la otorgada por el Estado. (19)

El Estado, por su parte, venía concediendo a esta Sociedad una subvención anual de 25.000 ₧. Cuando luego la Asociación se lanzó a la construcción del edificio social, una comisión de la misma visitó, a principios de 1912, al Jefe del Gobierno para pedir una subvención para tal fin, así como la exención del pago de derechos reales y transmisión de bienes por la compra del solar y la exención también del impuesto del 0,25% sobre el capital por concepto de manos muertas (20) . El Gobierno ofreció para la construcción del edificio una subvención de 250.000 ₧ (21) y, en efecto, en los presupuestos generales del Estado de los años 1915, 1916 y 1917 fueron aprobadas las correspondientes partidas de 83.000 ₧ para dicho fin (22) . En relación con la condonación del impuesto sobre la compra del solar, lograron se les diera 10.000 ₧ para el pago a Hacienda (23) . Luego una R.O. de 21-02-1914 declaró exenta a la Asociación del Impuesto sobre los Bienes de las Personas Jurídicas, por todos sus bienes en cuanto a los años 1911 y 1912; y por sus bienes muebles y por el inmueble que constituyese el edificio social, si fuera de su propiedad, en cuanto al año 1913 y sucesivos (24) . También ayudaron a esta Sociedad otros organismos oficiales, como el Ayuntamiento de Valladolid, que le cedió desinteresadamente un solar para que pudiera construir domicilio propio en aquella ciudad. (25)

Por otra parte, la Asociación recurrió a la organización de festivales taurinos, funciones teatrales, tómbolas, etc., para recaudar fondos. (26)

La inauguración del edificio construido para sede social y cuya primera piedra había sido colocada por el Rey el 21-02-1914 tuvo lugar en mayo de 1916, con toda solemnidad, con asistencia, asimismo, del Rey, del Presidente del Gobierno y algunos Ministros, del Gobernador Civil, Alcalde de Madrid, alto personal de las compañías, etc. (27) El edificio, ubicado en la calle Atocha, nº 115, de estilo Renacimiento Español e inspirado fundamentalmente en la Universidad de Alcalá, se levantaba sobre una superficie de 20.000 pies y su presupuesto fue de 960.000 ₧.

Cada año, la Asociación celebraba el aniversario de su fundación: En Madrid organizaba un banquete en el que participaban altas personalidades -Jefe del Gobierno, Ministros, ex-Ministros, Directores de las compañías, etc.- así como representantes de la prensa. El banquete se celebraba en alguno de los mejores hoteles: En el Palace en 1913, conmemoración del XXV aniversario; en el Ritz en 1914; otra vez en el Palace en 1915... El número de comensales es alto: 350 en 1913; 400 en 1914... El precio de la tarjeta de asistencia, 7 ₧ en 1915. (28)

La Asociación tomó algunas iniciativas, como la de pedir al Gobierno la modificación del Impuesto de Utilidades del personal ferroviario (29), o la de nombrar una comisión que se encargase de recabar de los poderes públicos la promulgación de una ley de retiros para los agentes de las compañías de ff.cc., a semejanza de lo que regía en otras naciones (30). También pidió al Jefe del Gobierno la Asociación se activase el expediente de concesión de la Gran Cruz de Beneficencia a un ferroviario, Badía, que heroicamente había evitado un descarrilamiento cuando los sucesos de Alcira. (31)

En cuanto a derechos y deberes de los asociados, hemos de decir que éstos pagaban una cuota mensual -3% en 1910 y 4% en 1913, del sueldo o jornal que disfrutasen- (32) y que debían abonar una cuota de entrada de 1 mensualidad. Obtenían pensión, el socio en caso de inutilidad y la familia si fallecía aquél y llevaba 10 años de asociado. (Por familia, se entendía la viuda, los hijos y los padres). La pensión por jubilación correspondía al socio que tuviese 55 años de edad y 25 de asociado, o 60 años de edad y 20 de asociado. Al fallecer un socio que disfrutase pensión, transmitía ésta a su familia, reducida un 25%. Las pensiones, por cualquier concepto que fueran, se ajustaban por el número de años de asociado y por el término medio de los sueldos disfrutados -pagando la cuota correspondiente- durante dicho período de tiempo, según escala que puede verse en apéndice 114. Por otra parte, la familia del socio que falleciese antes de tener derecho a pensión y que contase con 5 o más años de asociado, tenía derecho a un socorro equivalente a la mitad de las cuotas pagadas por el socio. Los socios podían solicitar anticipos en las siguientes condiciones: Con 2 años de asociado, 1 mensualidad del haber, a reintegrar en un plazo máximo de 1 año. De 4 a 7 años de asociado, 2 pagas; de 7 a 10 años, 3 pagas; y más de 10 años, 4 pagas; reintegrables en 2 años. (33)

Según los nuevos estatutos de 1915, los fines de la Asociación eran: Asegurar el porvenir de los asociados en caso de inutilidad, y de sus familias en el de muerte, por medio de pensiones. Dispensarles como auxilios, anticipos y socorros. Atender a la defensa de los derechos e intereses del personal asociado, en cuanto se relacionase con los fines para los cuales se constituye la Sociedad. La mutua protección y auxilio por todos los medios lícitos y arreglados a los estatutos. Como puede apreciarse, los fines son aparentemente iguales a los que vimos anteriormente; pero se perciben algunos matices diferenciales en cuanto a defensa de derechos e intereses. Podían pertenecer a la Asociación, los empleados de las compañías de ff.cc., los del Estado afectos a

los Servicios de Inspección de los mismos y los de Tranvías de Vapor y Eléctricos; así como los que en lo sucesivo fueran declarados similares. (34)

En 1905, cuando los ferroviarios de España son, aproximadamente, 60.000, pertenecían a la Asociación unos 17.000 (35) . En 1912, esta institución cuenta con 25.000 asociados (36) , y 4 años más tarde son ya 35.000. (37)

El movimiento de socios en 1913, fue el siguiente:

A L T A S

Cª NORTE	Cª M.Z.A.	COMPAÑIAS VARIAS	TOTAL ALTAS
2.418	1.941	1.169	5.528

B A J A S

POR COMPAÑIAS				POR CONCEPTOS			TOTAL BAJAS
Pasivos	Norte	M.Z.A.	Compañías varias	Fallecidos	Renuncia, falta pago y art. 5º	Inutilidad o jubilación	
96	313	405	286	221	682	197	1.100

(38)

(En apéndice 115 puede verse detalladamente el movimiento de socios en mayo de 1914; en apéndice 116 se da las altas de agentes de la Compañía del Norte aprobadas por la Junta Directiva en sesión de 30-10-1915; y en apéndice 117 se recogen diversos datos, tales como inscripciones de socios, capital en fin de año,

cuota media mensual..., referidos a los años 1901 a 1912).

Las cantidades pagadas por pensiones y por socorros en 1903, fueron, respectivamente, 23.437 y 21.286^{Rs} (39). Las cantidades abonadas por estos mismos conceptos en 1913, fueron - 1.256.412,96 y 219.100^{Rs} (40). Las pensiones que se pagan en - 31-12-1913, son 2.661 (41); mientras que en 1909 eran 1.610 los pensionistas. (42)

(En apéndice 118 se detalla los expedientes aprobados por la Junta Directiva en el 3er. trimestre de 1914: Pensiones nuevas, transmisiones de pensión, socorros y pensiones amortizadas).

Cuando se iban a cumplir 10 años de existencia de la Asociación, ésta, de conformidad con acuerdo tomado por la Junta Directiva en 09-10-1897, sancionado luego por la Junta General el 29-12-1897, fundó en Madrid una academia, para socios y parientes de los mismos.

Según el reglamento de 08-01-1914 de esta academia, el objeto principal de la misma era proporcionar a los socios y a sus parientes, y a los huérfanos de los empleados de ff.cc. que, sin haber pertenecido a la Asociación, hubieran muerto en aras del deber, la instrucción necesaria para ingresar en las compañías. Las materias impartidas eran: En enseñanza general, caligrafía, gramática castellana, aritmética... En la preparación para ingresar en oficinas, análisis gramatical, mecanografía, geografía, cálculo y teneduría de libros. Para factores, legislación de ferrocarriles, tarifas, geografía ferroviaria, telégrafo, etc. Se daban también enseñanzas de ampliación, como dibujo, taquigrafía... La edad de ingreso era desde 7 años para los niños que acudieran a la instrucción primaria y más de 12 para los otros grupos de asignaturas.

Parece que esta academia gozó de prestigio: Una academia

modelo, dice de ella la revista "Adelante" en su número 5, de 05-03-1911, con competentes profesores, clases amplias, ventiladas... (Los profesores eran funcionarios de distintas compañías, salvo el Director de Estudios, que era maestro superior). En 1914 recibían instrucción primaria en la misma, 200 hijos de asociados; y concurrían a otras clases, 350 alumnos (43). En alguna ocasión, la apertura de curso fue presidida por el Rey (44). Las compañías, por su parte, subvencionaban esta academia: Así, en 1911, Norte, 4.000 Ptas; M.Z.A. 4.000 Ptas; Andaluces, 1.000; M.C.P. 600 Ptas. (45) De M.Z.A. sabemos que en 1916 elevó el donativo de 333,33 Ptas mensuales, a 500. (46)

(Ver apéndices 119 y 120).

Otra institución filial de la Asociación fue la Asociación Médico-Quirúrgica Española, Sección Ferroviaria, que comenzó sus funciones en 01-08-1914 y que ha llegado a nuestros días. La cuota a satisfacer por los ferroviarios de fuera de Madrid, era: 0,25 Ptas al mes los de clase "A", servicio médico; y 0,50 Ptas los de clase "B", servicio médico-quirúrgico y reducción del 50% en los gastos de estancia en el sanatorio quirúrgico de la Entidad y en el material operatorio. (47)

(Ver apéndices 121 y 122).

5.3. OTRAS SOCIEDADES

Desde, al menos, 1905, funcionó una "Caja de Ahorros de Empleados", cuyo balance al final del indicado año totalizaba el activo-pasivo de 10.149,39 Ptas; mientras que el de 1906 era ya de 23.546,83 Ptas (48). Esta Sociedad se dirigió en 1908 a las compañías solicitando de las mismas subvención para seguir construyendo viviendas económicas para los empleados en las colonias establecidas en Villaverde y El Plantío; petición que fue estudiada por

la Comisión Mixta de aquéllas, que acordó desestimar la petición a fin de evitar precedentes y teniendo en cuenta que las compañías favorecían a sus empleados por otros medios, cuanto les era posible (49). De M.Z.A., sabemos que su Consejo, en sesión de - 16-05-1911, acta nº 8, concedió a esta Caja, a petición de la misma, a título excepcional, y por una sola vez, un donativo de 1.000 Ptas. Luego al año siguiente y con los mismos condicionantes, concedieron 500 Ptas. (50)

Entre las muchas sociedades e instituciones que, sin duda, debieron fundar los ferroviarios, podemos citar el establecimiento en 1909 del "Centro Instructivo Ferroviario de Madrid"; que también solicitó auxilio, a Norte y a M.Z.A., para hecer frente a los gastos de instalación, al no ser suficientes las cantidades recaudadas por las cuotas de los adheridos y los donativos recibidos; y que obtuvo de cada una de estas Compañías, 2.500 Ptas. (51) Al año siguiente M.Z.A. concedió otras 1.000 Ptas, con motivo de la ampliación de las instalaciones para la enseñanza. (52)

En Valencia hubo otro "Centro Instructivo Ferroviario", muy vinculado a la Asociación General de E. y O., puesto que había que pertenecer a ésta para poder ser socio del Círculo, y estaba previsto que en caso de disolución del mismo, sus fondos serían entregados como donativo a la Asociación. El Círculo estaba constituido por personal de Valencia y estaciones cercanas de esta capital, de distintas Compañías: Norte, Central de Aragón, Silla a Cullera, Valencia-Aragón, Económicos y Tranvías Eléctricos. Los objetivos de esta Sociedad, eran: Procurar el contacto, amistad y compañerismo del personal ferroviario; efectuar actos de propaganda para engrosar la Asociación General de E. y O.; establecer escuelas de instrucción primaria para los hijos de los socios; organizar funciones teatrales y otros recreos morales e instructivos; crear cooperativas de consumo y poner en práctica los medios necesarios para que resultase económica la vida de los asociados. (53)

En 1911 funcionaba en Barcelona un "Ateneo Ferroviario" (54). A principios de 1912 fue constituido en Murcia el "Centro Ferroviario Obrero Instructivo" (55). Había también centros con fines instructivos y de recreo, en Valladolid, en Lérida y en otros muchos lugares, los cuales solían recibir ayuda de las compañías. (56)

A principios de 1907, los empleados de la División de Reclamaciones de M.Z.A. formaron una Sociedad de Socorros Mutuos, y cada año celebraban con un banquete el aniversario de la fundación (57). A mediados de 1912, los empleados de esta Compañía fundaron en Madrid una "Sociedad Cooperativa de Consumo y Caja de Ahorros" (58). En Sevilla funcionaba la "Sociedad Cooperativa LA GIRALDA", fundada por empleados de esta misma Compañía. (59)

Otra sociedad de la que tenemos noticias, de entre las muchas que debieron existir, es "La Unión de Maquinistas y Fogoneros del Norte". Era una sociedad de socorros mutuos para caso de fallecimiento, a la que apoyaba la Compañía realizando el descuento de las cuotas en la nómina. (60)

5.4. LA ESPERANZA, OTRAS SOCIEDADES DE RESISTENCIA Y EL SINDICATO GENERAL DE FF.CC. DE ESPAÑA

En San Martín de Provensals -Barcelona- había surgido del Centro Instructivo de aquella residencia, una Sociedad denominada La Esperanza, constituida por maquinistas y fogoneros de la Compañía T.B.F. De ahí se pasó a la aprobación, con fecha 12-05-1893, del reglamento de una sociedad de maquinistas y fogoneros de ff.cc., que radicaría en San Martín de Provensals y llevaría el nombre de La Esperanza, y cuyos objetivos, según dicho reglamento, eran: auxiliarse mutuamente en los casos de invalidez para el trabajo, atender a la defensa de los intereses y derechos de los asociados, y fomentar el desarrollo científico-profesional de la

clase. En caso de inutilidad para desempeñar el cargo de maquinista o de fogonero como consecuencia de accidente en el servicio o de enfermedad natural involuntariamente adquirida, se obtendría una pensión de 45 ₧ mensuales. El individuo que por defender los intereses sociales fuese injustamente despedido de su compañía, percibiría una indemnización de 125 ₧ mensuales, hasta encontrar colocación para ganar honradamente el sustento propio y de su familia. La Asamblea General determinaría cuándo y en qué forma debería ejercerse acción social en defensa de los intereses y derechos de los asociados. El reglamento prevé, incluso, la imposición de correctivos a los socios, entre ellos multas de 5 y 25 ₧, por parte de la Junta General. Y, como dato curioso, que la Asociación sería indisoluble mientras hubiese 2 socios que continuasen adictos a ella. (61)

En asamblea celebrada el 10 de junio de 1893, se toma el acuerdo de llevar a cabo en el mes de agosto una acción de propaganda de la Sociedad, por toda la red de la Compañía del Norte y aun de M.Z.A., Andaluces y M.C.P., si hubiere tiempo para ello. Para llevar a cabo esta propaganda, son designados Luis Zurdo, maquinista de Norte en Manresa y Francisco Pons. (62) (Ver apéndice 123).

Con el pensamiento de federar a todas las colectividades y sociedades de socorros mutuos y constituir un núcleo resistente y respetable a todos, según su propia expresión, la Junta Directiva de La Esperanza, con fecha 17 de junio de 1893 hizo un llamamiento a los maquinistas y fogoneros dando a conocer habían sido aprobadas, en principio, las bases de la "Confederación de Maquinistas y Fogoneros de los FF.CC. de España", por La Esperanza y La Tracción, de Barcelona. (Esta en organización). (63)

Los estatutos de la Confederación, fechados el 10-07-1893, en San Martín de Provensals y firmados por los Presidentes y Secretarios de La Esperanza y de La Tracción, fueron presentados

en el Gobierno Civil de Barcelona el 17-07-1893 y establecían como objetivo de la Confederación "reunir a todas las sociedades o agrupaciones constituídas exclusivamente de maquinistas y fogoneros; a fin de mejorar la situación moral y condiciones de trabajo de los asociados, dentro de lo justo y razonable, amparándose mutuamente para defender sus intereses y derechos. Las sociedades federadas serían completamente autónomas en cuanto a su régimen interior. (64) (Ver apéndice 124).

Previamente al viaje de propaganda acordado en la asamblea de 10-06-1893, para poder realizar el cual Zurdo pidió y obtuvo de la empresa 20 días de licencia con medio sueldo por asuntos propios, que luego le valdrían el despido; llevaron a cabo otras acciones, como el envío, con fecha 8 de julio, de una circular invitando a que en aquellos puntos en que existía un núcleo importante de ferroviarios, como Valencia, Zaragoza, Valladolid, Madrid, etc., se organizase un centro análogo al Centro Instructivo que venía funcionando en San Martín de Provensals, en el que se reuniesen para discutir temas científico-económicos y luchasen "por las ideas que informan el presente siglo, marcadamente de progreso" (65). Luego, con fecha 14 de agosto, el Consejo Federal de la Confederación de Maquinistas y Fogoneros dirigió un manifiesto a los maquinistas y fogoneros en general y a los constituídos en asociaciones benéficas en particular, presentando como solución para obtener sus reivindicaciones sociales, a la Confederación, "donde pueden agruparse todos vuestros montepíos y sociedades para el mejoramiento profesional" y encareciendo a los maquinistas y fogoneros inscritos en alguna de las sociedades existentes, fueran o no de socorros mutuos, y aun a los socios de las mismas, interin no se hubieran federado, se sirvieran ingresar en la sociedad La Esperanza, "fundada expresamente para crear la gran Confederación". Aclaraban, además, que no era su propósito dividir, ni siquiera alterar, los elevados fines perseguidos por entidades tan respetables como La Unión, La Benéfica, La Fraternal, y alguna otra no recordada; toda vez que aun perteneciendo a la Confedera-

ción conservaban su autonomía bajo los reglamentos por los que se regían. (66)

La Compañía del Norte opuso un rechazo frontal a la asociación del personal: Despidió a Luis Zurdo, como ya hemos indicado, y a 11 agentes más -maquinistas y fogoneros- que se habían destacado en la propaganda y desarrollo de la Organización, e impuso la jubilación a otros 4 de estos agentes que pasaban de 40 años. Por otra parte, publicó en sus depósitos una circular contra los fines encubiertos, según la Compañía, que perseguía La Esperanza, y ofreciendo apoyo jurídico a los maquinistas y fogoneros que pudieran verse "perseguidos" por dicha sociedad (67). (Ver apéndice 125).

Ante el hecho de los despidos y de las jubilaciones, la Junta Directiva de La Esperanza envió, con fecha 8 de octubre, un escrito al Director de la Compañía, pidiendo fueran repuestos los afectados en sus respectivas colocaciones, en razón de no haber cometido falta alguna sino haber hecho uso del derecho de agregarse según el art 13 de la Constitución. La Compañía no contestó y, ante ello, una comisión compuesta por el Ingeniero Consultor de La Esperanza, Pablo Sans Guitart, el maquinista Zurdo y dos de los jubilados, se desplazó a Madrid, donde se entrevistó con el Presidente del Consejo de Administración de Norte y el Director Adjunto Sr. Waldmann, y el día 27, acompañados del jurisconsulto y Diputado a Cortes D. Jose M^a Vallés y Ribot, con el Ministro de Fomento. La solución que se dio en definitiva al asunto fue que los despedidos presentasen, individualmente, entregándolo al Ministro de Fomento, escrito solicitando la readmisión. Como pasaban los días y no se producían las readmisiones a pesar de haberlo solicitado en la forma indicada, el 22 de noviembre la Junta Directiva envió un telegrama sobre el particular al Ministro; pero éste contestó por escrito, el día 25, en forma un tanto extraña, diciendo "qué no habiendo tratado con la Junta Directiva de ningún gremio ni entendido que las gestiones que han hecho varios indi-

viduos (...) se hacían en nombre de dicha asociación, se limitaba a "acusarles recibo" (68) . Los afectados, sin otra salida posible, se dirigieron a la opinión pública a través de la prensa. Aunque parece que alguno volvió a ingresar en la Compañía a cambio de renunciar a formar parte de la asociación y a cualquier actividad obrera de tipo reivindicativo, es lo cierto que otros, parece que los más, quedaron separados; pues tras la huelga de 1912, Luis Zurdo dirigió al Presidente del Consejo de Norte un escrito, que dio a la publicidad en El Progreso, pidiendo la revisión de los expedientes de los 14 agentes despedidos en 1893.

Paralelamente a la constitución de estas sociedades, incluso con anterioridad, se produjo un proceso organizativo entre el personal de talleres de Málaga de la Compañía de los FF.CC. Andaluces: Según estudio hecho por Santiago del Castillo y publicado en la revista "Estudios de Historia Social" núms. 26 y 27, año 1983, este movimiento comenzó en mayo de 1892 con la constitución por los caldereros de dichos talleres de una sociedad de resistencia, integrada en el Centro Obrero, y se extendió luego a otros grupos. Asumen después la idea de crear una federación nacional de los ferroviarios de todas las Compañías y lanzan, en tal sentido, un manifiesto dirigido a todos los obreros de ff.cc. de España. El 22 de julio es aprobado el reglamento de la Sociedad de Obreros de FF.CC. de Málaga (69). A finales de junio del año siguiente la sociedad cuenta con 532 asociados, entre los que hay ya maquinistas y fogoneros; y en 28-02-1894 el número de asociados es de 1.087. (70)

Celebran luego el 1º de Mayo de 1894 y deciden acelerar el proceso de constitución de la federación nacional, que desde hacía 2 años venían propugnando; a cuyo fin tienen en septiembre, en Madrid, un congreso, que abre una dinámica que llevará a la creación de la Unión General de Empleados y Obreros de los FF.CC. de España y al Sindicato General Ferroviario. (71)

Con el contingente de la "Unión General de Obreros y Empleados de los FF.CC. de España", formada por La Esperanza, La Ferroviaria y Federación de Málaga y Jerez, se constituyó el 8 de junio de 1896 el "Sindicato General de los FF.CC. de España (Cámara de Trabajo)" al que pueden adherirse todos los empleados y obreros, de ambos sexos, que pertenezcan o hayan pertenecido a cualquiera de las empresas ferroviarias de España. El domicilio de este Sindicato, que tiene como Presidente a Gabriel Trullás y como Secretario General a Luis Zurdo Olivares, es San Martín de Provensals (Barcelona) Acequia Condal nº 12. Los Estatutos -que anulan los de las 4 sociedades constitutivas de la Unión General- y el Reglamento del nuevo Sindicato llevan fecha 13-05-1896 y fueron presentados en el Gobierno Civil de Barcelona el día 18 del mismo mes. (72)

Según el art. 3º de los Estatutos y Reglamento, este Sindicato tenía los siguientes objetivos: Que fueran un hecho en España las mejoras de que la clase se hallaba necesitada, que comprendían las recogidas en el programa inserto al final de los Estatutos -que damos en apéndice 126 - y cualquiera otra que pudieran aportar sucesivos congresos. Probar por medio del estudio y demostraciones estadísticas y verbales que era digno como el que más de tales mejoras, hasta conseguir que las compañías contaran en sus medidas con tan importante factor. Auxiliar a los cesantes por causas injustas, a los que sufrieran prisión por accidente en su servicio y a los enfermos privados de los medios de subsistencia.

Entre los puntos recogidos en los Estatutos y Reglamento, que consta de 69 artículos, además del programa a que se hace referencia y de una tabla salarial, que incluimos como apéndice 127, cabe señalar: Abono por parte de los socios, de una cuota mensual de 2 rs. El órgano oficial del Sindicato será "La Tracción Ferroviaria Ilustrada". La propaganda oral, juntamente con la que se sostenga desde el periódico, será "uno de los medios más preciosos

que el Sindicato General pondrá en práctica". "Se constituirá con miembros que firmen su conformidad con nuestro programa, un grupo de Diputados que tomará el título de Grupo Parlamentario de Ferrocarriles". Comprarán acciones de las compañías de ff.cc., para tener representación corporativa en las Juntas Generales de las mismas. Mientras se obtenía de cada una de las compañías el pago de jornales a los agentes enfermos, creación de una caja de socorros eventuales por enfermedad. Instrucciones especiales determinarían el socorro a conceder en caso de pérdida del trabajo por defensa de los intereses sociales y de prisión resultante de presunta responsabilidad en acto de servicio. Cuando falleciese un socio y la viuda o parientes más cercanos desearan se les prestase algún auxilio, deberían comunicarlo a la Junta Directiva y ésta abriría, desde el periódico, una suscripción voluntaria y particular en cada Delegación, a favor de aquéllos. Podía constituirse en sección o delegación, todo grupo que constase de 6 socios en adelante. El Sindicato no podría disolverse mientras conservase 6 socios adictos.

Según veremos con algún detalle en el capítulo de "huelgas", en el año 1902 este Sindicato envió a las compañías su programa, para que manifestasen qué puntos de aquél estaban dispuestas a conceder; luego celebraron un congreso en Madrid y decidieron, en nombre de los 20.000 asociados que decían representar y a la vista de las contestaciones no satisfactorias dadas por las compañías, estudiar y plantear huelga general (73); pero ésta no llegó a realizarse.

Y llegamos a abril de 1907: Luis Zurdo, desde Barcelona, se dirige al personal de los ferrocarriles españoles y habla de "abandono a que por causas muy complejas y prolijas de enunciar, se ha entregado el personal". Desorganizados, ni siquiera han intentado la representación que les corresponde en el Instituto de Reformas Sociales ni en ninguna de las innumerables Juntas Locales. "La obra de su redención y de su renacimiento a la vida de

los hombres libres, fue ya empezada en 1893" "¡Y hay que revivir!" Constantemente y sin interrupción, porque tampoco la sufrió el mandato que ostenta, "la Dirección de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte, domiciliado en Hamburgo, e igualmente todas las Secretarías del Continente" vienen constriñéndole, animándole a que persevere, "a que llame de nuevo a la organización al personal español, el único disperso, para que se agrupe con los 4 millones y medio de ferroviarios que constituyen aquella Federación". Como no cuenta con medios, de acuerdo con el Director propietario del periódico "El Intransigente", que ha comenzado a publicarse en Madrid, publicará semanalmente una edición especial, bajo el título Tribuna Ferroviaria, al sólo objeto enumerado. Deben convertirse en colaboradores de la obra común: Organización sindical internacional. Los que estén de acuerdo, que envíen el boletín de suscripción que va al pie. (74)

Por lo que parece, la organización de los ferroviarios en sociedades de resistencia no había llegado realmente a cuajar y estaba prácticamente muerta. Nuevamente se pretende poner a este personal en pie de lucha. ¿Qué frutos se obtuvieron? Parece que fueron muy escasos o nulos en resultados prácticos inmediatos. ¿Podría, no obstante, situarse aquí el primer impulso del movimiento ferroviario que dos años más tarde se va a producir?

5.5. AL AMPARO DE LA CASA DEL PUEBLO

5.5.1. LA UNION FERROVIARIA

Un nuevo intento de organización de los ferroviarios tiene lugar a mediados de 1909. Se hace en el seno de la Casa del Pueblo, sobre un núcleo de personal de la Compañía M.Z.A. y llega a cuajar plenamente.

Parece que alguna medida tomada por esta Compañía en di-

ciembre de 1908 -probablemente sobre ascensos- produjo una especial indignación en una parte del personal, que se dirigió a la Casa del Pueblo. Lo recordará un año más tarde la revista de la Organización ferroviaria que luego surgirá, indicando que en diciembre había hecho un año que los empleados de la estación del Mediodía "lanzaron este grito: ¡¡A la Casa del Pueblo!!". A la Casa del Pueblo repitieron muchas voces. Y en manifestación ordenada y tranquila (...) se dirigieron a casa de sus hermanos" (75). En un primer momento, antes de la formación de la nueva Sociedad, los ferroviarios fueron encuadrados en la Sociedad de Profesiones y Oficios Varios. (76)

Con fecha 1º de junio de 1909 se publica en Madrid el nº 1 de la revista "La Unión Ferroviaria", que se presenta como "Organo de la Sociedad de Obreros, Agentes y Empleados de los FF.CC. (en organización)". Se dice expresamente que esta revista viene a trabajar por la organización del personal ferroviario, y en otro lugar leemos: "Viene a incrustar en los cerebros la idea fecunda de que los obreros de ff.cc. no lograrán salarios más concordes que los actuales con las necesidades de cada uno, ni jornadas de trabajo humanas, ni respeto por el derecho, ni consideración para la dignidad, mientras ellos mismos no ganen éstas y otras mejoras por la unión, por la cohesión, por la disciplina, por la mutua tolerancia, por un interés siempre vivo..." (En apéndice 128 damos la información que sobre este movimiento organizativo de los ferroviarios se facilitó en el boletín del Instituto de R. Sociales de diciembre de 1912.

Lanzada la revista y hecho el llamamiento a la unión, el 9 de junio, a las 9 de la noche, tiene lugar una reunión en la Casa del Pueblo, para discutir y aprobar el reglamento por el que se había de regir la nueva sociedad (77). Presentado el reglamento en el Gobierno Civil con fecha 2 de julio, el día 11 se celebra una nueva reunión, en la que se da a conocer que ha sido aprobado y que procede, por tanto, dar por constituida legalmente la socie-

dad, "Unión Ferroviaria" y nombrar los cargos de la Junta Directiva. Seguidamente y por unanimidad, se hizo la designación: Presidente, V. Barrio; Vicepresidente, V. Tío; Secretario, A. García; Vicesecretario, F. Blázquez; Tesorero, A. Ferrezuelo; Contador, A. Gómez; Vocales, S. González, M. Medel y R. Chena. (78) (En apéndice 129 recogemos los artículos 1º, 2º, 3º y 4º, sobre objeto de la Unión Ferroviaria y quiénes pueden pertenecer a la misma).

La Unión Ferroviaria, dirigida por hombres del mundo socialista ajenos al ferrocarril, porque los ferroviarios rehuyen dar la cara por temor a represalias por parte de las compañías, echa a andar con paso firme. Según la revista, cuando aún no habían transcurrido 6 meses desde la fundación de aquélla, ya se habían empezado a notar "los efectos de su bienhechora influencia"; "en las altas esferas ferroviarias empiezan a ser respetuosos y a proceder con un poco más de equidad", y ese año "ya no se han atrevido a hacer el atropello que el pasado quisieron hacer con los ascensos" (79). La Sociedad, que forma parte de la U.G.T. y de la Internacional, se relaciona con las organizaciones de ff.cc. de otros países y pertenece a la Federación Internacional de los Obreros de Transportes (80). La revista "La Unión Ferroviaria" que se publica mensualmente actúa como órgano de adoctrinamiento difundiendo y explicando el pensamiento de Marx; da noticias del movimiento obrero internacional: huelgas, asambleas, número de afiliados...; resalta los atropellos y las injusticias sufridas por los ferroviarios; anima a la unión y a la lucha... Por otra parte, se da una actividad propagandística importante por medio de mítines y asambleas. Así, el 11 de julio de 1910 se conmemora en Madrid el primer aniversario de la fundación de la Sociedad con una reunión presidida por Barrio, e igualmente se conmemora la efemérides por la Sección Vizcaína, en Bilbao (81). A finales de este año, Barrio hace un recorrido, dando mítines y conferencias, desde Zamora hasta Almería, pasando por Salamanca, Arroyo, Cáceres, Mérida, Sevilla, Córdoba, Granada... (82) La Unión Ferroviaria se extiende y se van fundando Secciones de la misma, en Vallado-

lid, en León, en Salamanca, en Almería...

Las compañías, por su parte, luchan con todos los medios a su alcance para impedir que la Sociedad crezca y se producen presiones y amenazas y aun despidos, más o menos encubiertos, sobre los trabajadores afiliados. Ello hace que Pablo Iglesias, diputado, plantee la cuestión en el Congreso, en sesión de - 03-12-1910, denunciando diversos casos de este tipo y defendiendo a los ferroviarios, que al amparo de la ley se están organizando en una Sociedad que cuenta ya con cerca de 20.000 afiliados. (83)

Consolidada y bien nutrida la Sociedad, el 4 de febrero de 1911 celebran un mitin en el teatro Barbieri de Madrid, al que asisten 3.000 ferroviarios. Parece que ante esta ya importante concentración de ferroviarios, el Gobierno se alarma; y esa misma noche, después del mitin, se reúne el Presidente del Gobierno con los Ministros de Gobernación y de Fomento, durante 2 horas. Al día siguiente aparece en los periódicos nota oficiosa diciendo que el Gobierno tenía los HILOS de una trama política por medio de la huelga general de los ferroviarios. A las 12 de la mañana se persona en la secretaría de la Unión Ferroviaria un enviado del Ministro de Fomento, para que la Directiva de aquélla se presente en el Ministerio a las 4½ de ese mismo día. El Ministro les dice han procedido incorrectamente celebrando el mitin sin su consentimiento. Barrio, el Presidente, contesta que la Junta Directiva ha procedido con corrección y que el mitin se ha dado por negligencia del Gobierno, que no ha atendido ninguna de las reclamaciones que se le habían hecho, pues él mismo había entregado en el Ministerio un índice de abusos y atropellos -más de 80-cometidos por diferentes compañías; y se refiere también a la documentación sobre las cajas de pensiones, entregada en dos ocasiones. (84)

En el mitin estuvieron representados la Casa del Pueblo y la U.G.T. Hablan en nombre de la Junta Directiva, Barrio, Sas-

tre, Maeso y Tío y se aclara que no ha hecho uso de la palabra ningún ferroviario, por falta de libertad; pues luego vienen los despidos solapados y que ésa es también la causa de que las Juntas Directivas de la Sociedad y de las Secciones no estén formados por ferroviarios, sino que todos los miembros son ajenos a la profesión. Se hace ver la injusticia de los tremendos castigos; de los ascensos muchas veces por recomendación; que hay maquinistas que están 66 horas sobre la máquina; mozos suplementarios de estación que perciben 2 ₧ por una jornada de 18 hs.; y jefes de estación que hacen de todo, en servicio permanente, por 2,5 ₧; y que mientras las subsistencias han subido un 40% en los últimos 30 años, los salarios han permanecido estacionados. Se arremete contra el Ministro de Fomento, Sr. Gasset; se combate a los Directores extranjeros de las compañías; y se dice del Marqués de Comillas, Presidente del Consejo de Administración de Norte, que sólo se preocupa de crear Círculos Católicos, que son, dicen, "fábricas excelentes para criar borregos". Entre las conclusiones aprobadas, figura la de pedir al Ministro de Fomento, por parte de la Unión Ferroviaria, la U.G.T. y la Casa del Pueblo, la disolución de las Cajas de Pensiones de Andaluces y M.C.P. y O. de E., con devolución del dinero descontado, al personal a quien se obligó a figurar en dichas Cajas.

Durante el mes de abril de 1911 se realizan mítines de propaganda en núcleos importantes del Norte: Miranda, Irún, S. Sebastián, Pamplona, Castejón, Zaragoza...

Mientras esta Sociedad va creciendo, sale al paso de cualquiera otra que de alguna forma pueda hacerla sombra: Acabamos de ver que en el mitin de febrero se califica a los Círculos Católicos de "fábrica de borregos". A la Asociación General de E. y O. de los FF.CC. de E. se la presenta como parapeto de las Compañías (85) y se la recomienda se cuide de lo suyo, si acaso las Compañías la invitan a servir de instrumento desbaratador de nobles y legítimas aspiraciones cuales son las de la Unión Ferroviaria.

De otra Sociedad, creada, al parecer, poco después de la Unión Ferroviaria y cuyo nombre no se nos da, se dice, ya en marzo de 1910, que había sido creada para contrarrestar los trabajos hechos para constituir sobre una base sólida la Unión Ferroviaria, y que había muerto, como tenía que morir, por "falta de nutrición". Cuando la revista "Adelante", independiente, patrocina la celebración de una magna asamblea de ferroviarios, para tratar de conseguir una serie de mejoras o derechos, se muestra cierta prevención contra esta iniciativa. (86)

Con respecto al nivel de afiliación conseguido por la Unión Ferroviaria, parece fue realmente muy alto, aunque creemos existe alguna exageración en los datos que se dan y que son éstos: Nace a mediados de 1909, como hemos visto, con unos 500 asociados, en su mayoría de M.Z.A., y un año más tarde, según el periódico de la Sociedad, eran ya unos cuantos miles y no había una sola línea en que no contasen con compañeros entusiastas y muy en breve se constituirían Secciones en Barcelona, Bilbao, Oviedo y Valladolid.

(87) En el nº 14 de este periódico, de 01-11-1910, se dice son 16.000 los asociados, y se habla de días con 800 y 1.000 altas. Pablo Iglesias, como hemos visto, dice en el Congreso, en sesión de 03-12-1910, que son cerca de 20.000 los afiliados y la revista dice que al final de 1910 había 25.000 y en el nº 25, de 01-05-1911 da la cifra de 31.000. La revista quincenal "ADELANTE", nacida como independiente en enero de 1911, con propósito de ser "defensor tenaz, desinteresado, de los empleados y de las compañías ante el público" (88), y que más adelante aparecerá apoyando claramente a la Unión Ferroviaria, en su nº 40, de 25-02-1912, habla de 45.000 asociados y en el nº 52, de 04-06-1912, de 60.000. Por otra parte, al informar en el nº 56, de 02-07-1912, del I Congreso de la Unión Ferroviaria, celebrado a partir del 24 de junio anterior, dice que asisten "45.029 socios, representados por 125 delegados presentes". Barrio, por su parte, en la sesión inaugural del Congreso habla de 70.000 asociados y el delegado de la Sección Gallega, Garrote, en la sesión de clausura vuelve a hablar de re-

presentar a 70.000 obreros (89). Tras la celebración del Congreso se produjeron 12.000 nuevos ingresos, según "Adelante", nº 61, de 06-08-1912. Barrio, en una conferencia dada en el Centro Obrero de Santander el día 10 de septiembre, habla de 80.000 asociados. (90) El Boletín del Instituto de R. Sociales de diciembre de 1912, en su pág. 535 dice: "Según los datos suministrados por la Unión General de Trabajadores, los ferroviarios asociados en 1912 alcanzan el número de 70.000, notándose un visible progreso, cada vez mayor, en el desenvolvimiento de las Secciones". En definitiva, si tomamos como buena la cifra de 45.029 socios representados oficialmente en el I Congreso y admitimos también nuevas altas tras la euforia de este Congreso, creemos poder llegar a la conclusión de que fueron más de 50.000 los asociados, e incluso más de 60.000, dado que en el Primer Congreso de la Federación, celebrado en noviembre de 1915, en el que parece están representados cerca de 23.000 asociados, se dice han quedado reducidos a 1/3; lo que supondría una afiliación de alrededor del 70% del total del personal. (91)

5.5.2. I CONGRESO DE LA UNION FERROVIARIA

A finales de 1911, la Unión Ferroviaria se considera sólidamente arraigada, con numerosos y disciplinados afiliados, y extendida por todas las líneas, con Secciones en Almansa, Almería, Aguilas, Barruelo, Bilbao, Burgos, Córdoba, Coruña, Gijón, León, Madrid, Málaga, Medina del C., Miranda de E., Oviedo, Salamanca, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Valladolid, Vigo y Zaragoza (92). Han defendido a los huelguistas de los FF.CC. Vascos, han luchado por la desaparición de los montepíos de las Compañías de M.C.P. y de Andaluces; a través de la revista han denunciado los atropellos cometidos por las compañías y lo injusto de la situación de los ferroviarios, e, incluso, han atacado fuertemente al Jefe del Gobierno, Canalejas, sobre todo después de los sucesos de septiembre de 1911 (93). Se han solidarizado con sectores aje-

nos al ferrocarril, como en los casos de las huelgas de los mineros de Vizcaya, de los albañiles de Madrid y de los caldereros de Barcelona... Se sienten fuertes, y deciden celebrar un congreso nacional.

En el nº 31 de la revista, correspondiente al 1 de diciembre de 1911, la Junta Directiva lanza la proposición de celebrar en Madrid, en la 1ª quincena de junio de 1912, el I Congreso de la Sociedad. En febrero de 1912 se reúne la Junta General para fijar la fecha de celebración del congreso y se acuerda sea en la 1ª quincena de junio. Luego, las Secciones, por su parte, celebran juntas y asambleas para preparar su participación en el Congreso. Así, la Sección Catalana -cuya situación luego aclararemos- tiene una asamblea extraordinaria el 16 de abril para discutir unas bases para presentar en el Congreso; en Madrid, reunión extraordinaria el 24 de ese mes; en Ciudad Real, junta general extraordinaria el día 25... Se preparan unas bases para discutir en el Congreso y someter luego a las compañías, entre las que figuran, reconocimiento de la Sociedad; aumento del 25% del sueldo, al personal con sueldo inferior a 3.000 ₧; salario mínimo de - 3 ₧, excepto guardabarreras; 9 horas de trabajo; 20 días de permiso al año, divisible en 3 períodos; aumento de sueldo cada 3 años, al que no tenga ascenso; descanso dominical o decenal; creación por las compañías de cajas de pensiones (94). Barrio sigue haciendo propaganda: El 14 de abril en Algeciras, el 13 de mayo en Miranda...

Mientras, las compañías actúan y la prensa se ocupa de los ferroviarios: "El Popular" de 2 de junio habla de una reunión habida entre los Directores de las Compañías del Norte, M.Z.A. y de M.C.P. y de que los mismos, a excepción del de M.Z.A., estaban dispuestos a conceder a todo su personal y antes de que éste lo pidiera, el 15% de aumento sobre sus sueldos. "El Mundo" del 6 de junio da por hecha tal concesión, abarcando, también, a las Compañías de Andaluces y del Sur de España. "La Tribuna", de Ma-

drid, del 11 de ese mismo mes, se hace eco de que desde 1º de enero de 1913 Norte concede a sus obreros pensión, al igual que viene haciéndolo con los empleados de plantilla, y se pregunta por qué M.Z.A. da una pensión mucho más baja -la mitad, según este periódico- (95). "España Nueva" se refiere al reparto de gratificaciones que anualmente conceden Norte y M.Z.A. y destaca que mientras Norte ha repartido a todos el 20% de su haber anual, M.Z.A. ha gratificado con el 6% y sólo a los empleados de las oficinas centrales; es decir, que mientras aquélla ha beneficiado con una cantidad importante a sus 30.000 agentes, la Compañía del Mediodía ha concedido una cantidad mezquina y sólo a 2.000, dejando sin gratificación alguna a los 24.000 agentes restantes; y hace ver que no hay razón objetiva alguna para esta diferente forma de proceder, salvo que "Norte, sin dejar de ser una compañía explotadora, está dirigida por personas que ponen unos átomos (...) de sentimientos de humanidad y el Mediodía (...) está dirigido por (...) negreros" (96). La revista "Adelante", en su nº 54, de 18-06-1912, da 3 noticias sobre la Compañía del Norte, recibidas por distintos conductos: Concesión, desde 1º de abril de 1913, de pensiones de retiro a los obreros jornaleros fijos, "cosa que hasta ahora no disfrutaban éstos en ninguna compañía". Al parecer, ha enviado una circular a los inspectores para que no pongan la más leve dificultad en la concesión de la licencia, a los agentes que la soliciten para asistir como delegados de sección al Congreso Ferroviario. El Consejo de Administración está estudiando con bastante actividad el presupuesto de aumento de gastos, para elevar en un 15% los sueldos de los agentes. Añade que si las 3 noticias son exactas, "como suponemos", la Compañía del Norte merece un aplauso sincero. Por otra parte, Norte y M.Z.A. llegaron a un acuerdo en virtud del cual concedieron a partir de 01-06-1912, importantes ventajas a su personal en materia de viajes; las cuales hemos detallado en el capítulo respectivo. (97)

En vísperas de la celebración del Congreso salen a la luz divergencias existentes entre la Junta Directiva de la Unión Ferro

viaria y la Sección Catalana: Esta sección venía funcionando autónomamente, por no estar de acuerdo con algunos puntos de los Estatutos de la Unión Ferroviaria y defendía algunas ideas propias, como la de invertir en acciones de las compañías, para poder llegar a intervenir en los Consejos de Administración de las mismas, las cantidades sobrantes de las cuotas, una vez cubiertos los gastos; estimaban no eran necesarias cajas de resistencia; y aspiraban a que las Directivas regionales fueran cubiertas con personal ferroviario y no ajeno al ferrocarril, como estaba ocurriendo, con lo que se evitarían gastos y los antagonismos existentes. (98) Como consecuencia de esta situación, la Sección Catalana no fue incluida entre las participantes en el Congreso. La Dirección de la revista "Adelante", que con anterioridad a la convocatoria de este Congreso había venido promoviendo la celebración de una Asamblea de Ferroviarios, de la que acabó desistiendo ante suspicacias y otros problemas, ahora se propuso acabar con el antagonismo existente entre la Junta Directiva y la Sección Catalana, que parece tenía algo, o bastante, de personal, y consiguió se entrevistaran el Presidente de la Unión Ferroviaria, Barrio, y el de la Sección Catalana, Pedro Ribalta, que en sus escritos venía utilizando el seudónimo de "Juan Buscam". (99) . El resultado fue que los catalanes pidieron ingresar en la Unión Ferroviaria, llenando las formalidades reglamentarias correspondientes, y que, consecuentemente, fueron admitidos a tomar parte en el Congreso. (Ver apéndice 130). Luego, en el transcurso del Congreso surgió un incidente, que fue solucionado oportunamente. (Hubo también algún problema con la delegación de Oviedo, pero quedó, igualmente, superado).

El Congreso, iniciado a las 10 de la mañana del día 24 de junio, con una sesión preparatoria en la Casa del Pueblo, se desarrolló en sesiones de mañana y tarde, a lo largo de los días 24, 25, 26, 27, 28 y 29, en que tuvo lugar el acto de clausura, a las 10 de la noche, en el Teatro Español. (Intervienen en el Congreso más de 60 Secciones y cerca de 180 Delegados en representación de aquéllas) (100) (Ver apéndices 131 y 132).

Cubierta la formalidad de presentación de las credenciales de los delegados y presentado su cese por parte de los miembros de la Junta Directiva, que no son ferroviarios, para cumplir el art. 13 de la Constitución, se nombra una Mesa Interina y de ahí se pasa a la elección de la Mesa Definitiva, para la que resultan elegidos, Barrio, como Presidente, Anguiano y Sanz, como Vicepresidentes, y Menéndez y Cordoncillo como Secretarios.

Dos eran los asuntos fundamentales a tratar en el Congreso: La consolidación de la Organización y las peticiones que habrían de hacerse a las compañías. Por ello, en la sesión inaugural -día 24, por la noche- fueron constituídas sendas comisiones, mediante elección nominal de sus miembros.

En las sesiones, 3ª, 4ª y 5ª fueron discutidos y aprobados los Estatutos de la Organización, que pasará a denominarse "Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles" y que analizaremos en el apartado siguiente. Las bases o peticiones a presentar a las compañías fueron discutidas y aprobadas en las sesiones siguientes y nos ocuparemos de ellas más adelante.

Antes de finalizar el Congreso, en la 9ª sesión -29 de junio, por la mañana- fueron nombrados, por aclamación, Barrio Presidente del Comité de la Federación, y Cordoncillo Secretario. Como este cargo está retribuido, se le fija la cantidad de 3.000 ₧. Luego se le quiere asignar a Barrio 300 ₧ mensuales y éste lo rechaza indicando que si se aprueba esta proposición presentará su dimisión con carácter irrevocable, pues no puede aceptar duplicidad de destinos retribuidos, ocupando como ocupa el cargo de Secretario de la Unión General de Trabajadores. (101)

Terminado el Congreso, los delegados volvieron a sus puntos de origen y fueron recibidos en algunos casos de forma triunfal. Así, en Barcelona Ribalta es acogido por una multitud de ferroviarios que, según la revista "Adelante" (nº 57, de 09-07-1912), no

cabía en el andén, y luego, fuera de la estación, un piquete de caballería de la Guardia Civil impidió que le acompañasen en manifestación hasta el domicilio social.

5.5.3. LA FEDERACION NACIONAL DE LOS FERROVIARIOS ESPAÑOLES

Como puntos más destacados de los Estatutos de la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles que se aprueban en el Congreso y que damos íntegros en apéndice 133, podemos destacar:

- La Federación estará integrada por los Sindicatos de las diversas compañías (uno por compañía). Los Sindicatos, a su vez, estarán organizados por Secciones. Se puede formar un Sindicato con un mínimo de 50 asociados. Cuando por escasez de personal no pudiera formarse un Sindicato, se constituirían Grupos, con un mínimo de 10 asociados, que se relacionarían directamente con el Comité Nacional.

- El objeto de los Sindicatos era el "mejoramiento moral y material de la clase y la defensa de las condiciones de trabajo, por medio de la asociación.

- Los Sindicatos satisfarán al Comité Nacional, para gastos de administración, propaganda, prensa, solidaridad, fondo de huelgas y cuanto esté en armonía con su objeto, una cuota trimestral de 0,75 ₧ por cada asociado. La tercera parte de esta cuota será destinada al fondo de huelgas.

- Para que una huelga pueda ser considerada reglamentaria, el Sindicato correspondiente, antes de declararla deberá informar de ello a la Federación; para que ésta lo comunique a su vez a los demás Sindicatos de la Federación, al objeto de conocer su opinión y propugnar las debidas prácticas de solidaridad. Declarada reglamentaria una huelga y agotados los fondos de la Caja Especial de Huelgas, cada federado contribuirá con una cuota que no podrá exceder de 50 céntimos semanales. La Federación fija como

socorro de huelga declarada reglamentaria, la cantidad de 2,5 % diarias. Las huelgas no reglamentarias podrán contar con el apoyo moral y el auxilio voluntario de la Federación y los Sindicatos que la integran.

- La Federación pertenece a la Unión General de Trabajadores de España y a la Federación Internacional de Obreros del Transporte. En caso de disolución de la Federación, los fondos serían depositados en la U.G.T.

- Si por las especiales circunstancias en que se devuelve la Federación, se considerase necesario o conveniente que los cargos de Comité, tanto de la Federación como de Sindicatos, Secciones y Grupos, recayesen en individuos ajenos al f.c., podría hacerse, en determinadas condiciones: Para el Comité de la Federación Nacional, que los individuos nombrados pertenecieran a alguna de las Sociedades que se hallaban dentro de la U.G.T. Para los Comités de Sindicatos, Secciones y Grupos, también miembros de Sociedades de U.G.T. y si no los hubiere, de sociedades de resistencia. Sólo en última instancia podría recurrirse a elegir individuos de confianza de los ferroviarios.

Finalizado el Congreso, se aprestaron, enseguida, a la organización de los sindicatos.

En la sesión 9ª del Congreso, 29 de junio por la mañana, fue aprobado que el Comité Nacional de la Federación residiera en Madrid y fueron nombrados por aclamación, según hemos visto, Presidente y Secretario, Barrio y Cordoncillo, respectivamente. Luego, el sábado 27 y el domingo 28 de julio, tuvo lugar, en la Casa del Pueblo, de Madrid, la elección de los restantes cargos del Comité, que quedó constituido como sigue:

- Presidente, Vicente Barrio.
- Vicepresidente, Daniel Anguiano. Cª del Norte. Oficinas.
- Tesorero, Antonio Ferrezuelo, de la Directiva saliente.
- Secretario, Ramón Cordoncillo.

- Vicesecretario, Jose M^a González. C^a Norte. Tracción.

- Vocales:

Andrés Roca. Norte. Movimiento.

Manuel Lozar. M.C.P. Tracción.

Wenceslao Hernández. M.Z.A. Movimiento.

Félix Cáceres. M.C.P. Oficinas.

Isidoro Caballero. M.Z.A. Oficinas.

Vicente Peñalver. M.Z.A. Talleres generales (102)

(Ver apéndice 134).

Constituído el Comité Nacional, que tomó posesión el 31 de julio, acordó dirigirse a los organismos de la Unión Ferroviaria para que se reunieran y por votación señalase cada Sección el punto en que debería residir el Comité de Sindicato de cada una de las compañías. De conformidad con este acuerdo, el Presidente y Secretario del Comité Nacional dirigieron carta a las secciones y delegaciones de la Unión Ferroviaria para que llevasen a efecto tal acuerdo y señalando, "por si lo estimais atendible", los puntos que consideraban convenientes para cada una de las compañías. Así, Norte, Valladolid; M.Z.A., Madrid; M.C.P., Madrid; Andaluces, Málaga; M.Z.O.V., Vigo; Central de Aragón, Valencia; Avila a Salamanca, Salamanca; Medina a Salamanca, Salamanca; Salamanca a la Frontera Portuguesa, Salamanca... (103)

La Federación celebró su Primer Congreso -2º de la organización ferroviaria nacional- a partir del 14 de noviembre de 1915. Para estas fechas, a 3 años de distancia de la gran convulsión de la huelga de los catalanes y del anuncio de huelga general, de que nos ocuparemos en su momento, la afiliación de los ferroviarios había decaído notablemente. Así lo reconoce en la sesión inaugural del Congreso el Secretario: "La organización ferroviaria es hoy más sólida y vigorosa que cuando era triple el número de obreros organizados". Y frente al Delegado de la Sección de La Coruña, que indica que esta Sección cuenta en su seno con el 95% de los ferroviarios, el de la Sección Madrid-Norte recuerda con

amargura que en los comienzos de la organización fue él el encargado de adoctrinar a los obreros de La Coruña y ahora éstos se presentan unidos casi en su totalidad y los de Madrid-Norte ven reducidas considerablemente sus huestes... La causa de la baja numérica, en opinión del Secretario del Comité Nacional de la Federación, no había sido sino obra de una selección determinada por la presión de los sacrificios, que eliminó de las filas de la Federación a los que no tenían la suficiente resistencia de espíritu de clase, quedando los de conciencia robusta para luchar por el interés colectivo.

En este Congreso fue debatido, en las sesiones 15ª y 16ª, un voto particular presentado por la Sección de Barcelona-Norte, proponiendo que la organización ferroviaria se separara de la Unión General de Trabajadores y continuara perteneciendo a la Federación Internacional de Transportes. La votación dio el siguiente resultado: 15.661 votos en pro de la continuación en la U.G.T., 6.533 votos en contra y 584 abstenciones.

En el Congreso resultaron elegidos: Presidente, Daniel Anguiano; Secretario, Ramón Cordoncillo; Tesorero-Contador, Aníbal Sánchez; Vocales, José Domenech y Segundo del Tronco. (104)

5.5.4. LAS BASES APROBADAS EN EL I CONGRESO DE LA UNION FERROVIARIA

El otro gran acuerdo tomado en el Congreso, son las peticiones a formular a las Compañías. (Pueden verse en apéndice 135) Son unas bases amplias que tocan los diversos aspectos de la relación laboral de los ferroviarios con sus compañías. Como puntos más importantes, podemos señalar:

- Supresión de categorías en un mismo cargo o empleo.
- Escalafón para cada clase, por antigüedad de servicios.

- Para poder expulsar a un agente, instrucción de expediente, con formación de un tribunal con 3 miembros nombrados por la Compañía y otros 3 por el agente y que pertenecieran al Sindicato; presididos por un neutral.
- Plantilla para todo el personal, a los 6 meses de servicio.
- Ascensos cada 2 años.
- Los agentes postergados por delitos político-sociales, deberán ocupar en el escalafón el puesto que les corresponda por los años de servicio.
- Los agentes despedidos por la Compañía, al reingresar se les reconocerá, a efectos de jubilación, los servicios que tenían.
- Aumento del 30% en los sueldos. Mínimo de 3 ₧ y de 1,5 para las Guardabarreras.
- Todo agente percibirá como gratificación el 10% del sueldo anual.
- En los casos de enfermedad, la Compañía abonará durante 3 meses el sueldo íntegro; otros 3 meses, $\frac{1}{2}$ sueldo. Si sigue enfermo, excedencia con derecho a reingreso con el mismo número que tenía en el escalafón (Excluidas enfermedades por vicios, riñas o desidia). De cuenta de la Compañía los gastos médico-farmacéuticos del agente y de su familia en estaciones con paludismo u otras enfermedades endémicas. Las Compañías deben mantener asistencia médico-farmacéutica en las estaciones importantes.
- En caso de accidente en el servicio, sueldo íntegro durante todo el tiempo que tarde en restablecerse, así como gastos médico-farmacéuticos. Si fuera conveniente el ingreso en hospital, la compañía hará se destine al herido a sala de preferencia por cuenta de aquélla; sin que ello le releve del pago del sueldo. En caso de fallecimiento, por cuenta de la compañía todos los gastos de traslado del cadáver, si lo desean los familiares.
- Abono de 50 ₧ en concepto de indemnización, al trasladar

a un agente.

- Supresión de las fianzas que retienen las compañías a sus agentes.
- En jornada, 6 horas personal de oficinas; 8 horas brigadas de Vía y Obras (contadas desde y hasta salida y entrada del trozo o de la casilla), y el personal de talleres y oficios mecánicos. Guardavía, guardesas y pasos a nivel, 12, 10 u 8 horas, según número de trenes. Personal de estaciones, 12, 10 u 8 horas, según importancia del tráfico y circulación. Personal de trenes (maquinistas, revisores, etc) 9 horas como término medio, contando 1 hora antes de salir y 1 h. después de llegar. Categorías como celadores telégrafo, asentadores, inspectores de Explotación, jefes depósito, etc., en que lo esencial es que el servicio, sección, depósito, etc. a ellos confiado se encuentre dispuesto en todo momento, a criterio de los interesados la combinación de su labor, sin perjuicio de cumplir las órdenes de la Jefatura, que deberá ser prudente en la designación del trabajo. El personal de estaciones deberá tener 2 h. para comer, en un sólo descanso.
- Descanso decenal en los servicios que por su índole no pudiera implantarse semanal.
- Supresión del trabajo a destajo.
- El personal a jornal no reconoce más días festivos que los domingos y el 1º de Mayo.
- 20 días de licencia con sueldo, al año. Las compañías deberán tener suficiente número de agentes para los casos de enfermedad y para las licencias. Los que por exigencias del servicio no hagan uso de la licencia anual, percibirán el 90% de los días de licencia.
- Creación obligatoria por las compañías de una caja de pensiones con capital propio, para vejez, viudedad y orfandad, con el correspondiente reglamento. (Derecho a jubilación a los 50 años de edad y 20 de servicio, con el 50% del sueldo máximo disfrutado; 60% a los 25 años;

70% a los 30 años y 80% a los 35). Jubilación forzosa a los 60 años. Transmisión de pensión del 75% a la viuda, y del 50% a huérfanos menores de 18 años o de 23, según fueran varones o mujeres. En caso de fallecimiento de un agente sin derecho a pensión, la compañía abonará a la viuda, hijos o padres, 3 pagas si el fallecido llevaba de servicio más de 1 año y menos de 5; 6 pagas, más de 5 y menos de 10 años de servicio; 9 pagas, más de 10 y menos de 15; y 12 pagas, más de 15 y menos de 20 años de servicio. Si el fallecido no deja viuda, hijos ni padres, la compañía sufragará a la Federación Nacional de FF.CC. los gastos que ocasione un entierro decoroso.

- Supresión de multas por parte de las compañías.
- No despido por motivo de retenciones judiciales.
- Las compañías deberán construir casas espaciosas, higiénicas y confortables, para dormitorios del personal de trenes y para los agentes de estaciones, apeaderos y apartaderos que disten más de 1 Km. de poblado. Iguales condiciones deberían reunir las casillas de Vía y Obras.
- Los agentes que presten servicio en estaciones insalubres o apartadas de poblado, deberán ser relevados a los 6 meses.
- Todo agente dispondrá de un carnet de indentidad que servirá para viajar por todas las compañías españolas.
- Las compañías pondrán escuelas en los sitios que por su distancia o importancia no puedan asistir a dichos centros los hijos de los agentes; con intervención de los Sindicatos en la adquisición de material y en el nombramiento de los profesores.
- Que las compañías paguen el Impuesto de Utilidades.

Las bases aprobadas en el Congreso fueron remitidas a las compañías por el Comité Nacional, por carta de 20 de julio, que damos en apéndice 136, rogando fueran atendidas estas peticiones y que en caso de que la compañía entendiese debía introducir algu-

na modificación, se sirviera comunicarlo, señalando las razones de ello. Lo que siguió al envío de esta carta, lo veremos más adelante, en el capítulo de huelgas.

- (1).- La Gaceta de los Caminos de Hierro, en su nº 46, de 15-11-1874, da cuenta de que esta Sociedad, que podía servir de ejemplo por su creciente prosperidad a las asociaciones de su índole en España, había inaugurado, hacía unos días, una serie de veladas nocturnas semanales, cuyas conferencias instructivas corrían a cargo de sus dos profesores médicos, Dres. Amalio Gimeno Cabañas y Antonio Fernández Carril.
- (2).- A.C.A. M.Z.A. nº 13, de 17-06-1871.
- (3).- id. nº 17, de 14-10-1871.
- (4).- id. nº 14, de 22-09-1877.
- (5).- id. nº 18, de 20-12-1878.
- (6).- id. nº 14, de 16-07-1880.
En esta actitud de apoyo a la Cooperativa, en diciembre de 1872, a petición del interesado, un factor-telegrafista de la estación de Madrid que había sido nombrado guarda-alamacén de aquélla, acordó reservarle su antigüedad, para que en el caso de que cesara en su nuevo destino pudiera volver a ocupar una plaza de factor conservando el número que en aquel momento tenía en el escalafón de su clase. (A.C.A. M.Z.A. nº 22, de 06-12-1872).
- (7).- A.C.A. M.Z.A. nº 12, de '26-05-1899.
- (8).- id. nº 4, de 20-02-1903.
- (9).- Gª. C. Hª. nº 47, de 21-11-1875.
- (10).- Según Luis Zurdo Olivares, op. cit., era sociólogo, militar del Arma de Caballería y empleado de la Cª del Norte.
- (11).- Gª. C. Hª. nº 2539, de 24-03-1915. En el homenaje rendido por la Asociación a Echegaray con motivo de la obtención del Premio Nobel, fue Enrique de la Torre quien presentó el mensaje de felicitación.
- (12).- "20 años Vª Fª". Pág. 379.
- (13).- id. Pág. 362.
- (14).- Gª. C. Hª. nº 2894, de 16-09-1912.
- (15).- En la publicación de la Cª del Norte, de 1916, "Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario", Pág. 31 y 32, se indica que en 1915 esta Compañía ha cobrado 210.169 cuotas, por un importe de 1.316.000 ₧, y ha pagado 16.656 libramientos

de pensión y de anticipo, por valor total de 826.000 ₧, lo que da un movimiento total de cuenta de 2.142.000 ₧; por lo que, suponiendo que la propia sociedad pudiera realizar estas operaciones por otro conducto, con las mismas condiciones de seguridad y estimando que habría de costarle no menos del 2% de su importe, le supone un auxilio por parte de Norte no inferior a 43.000 ₧.

La Cª M.Z.A., por su parte, autorizó que sus pagadores llevaran los recibos de los asociados; pero al llegar a la conclusión de que ello no era conveniente, porque creaba perturbaciones y, además, sólo se cobraba entre el 70 y el 75%, determinó se procediera de igual forma que se hacía con la Sociedad Cooperativa (A.C.A. M.Z.A. nº 22, de 06-10-1899).

- (16).- En el nº 651 de "La Asociación", de 30-06-1913, se recoge que la Cª del Norte ha expedido a favor de aquella Institución, libramiento de 8.205 ₧, cantidad a que ascienden los derechos de examen de 547 aspirantes, a razón de 15 ₧ cada uno.
- (17).- A.C.A. M.Z.A. nº 6, de 09-03-1900.
- (18).- id. nº 3, de 01-03-1912.
- (19).- Teniendo en cuenta la importancia de cada una de las compañías, a M.Z.A. le correspondía aportar 100.000 ₧; aportación que fue aprobada por el Consejo de Administración, a realizar en un plazo de 5 años. (A.C.A. M.Z.A. nº 12, de 09-10-1913, y "La Asociación" nº 630, de 31-10-1913). La Cª del Norte ofreció igual cantidad, en el mismo plazo de 5 años ("La Asociación" nº 631, de 10-11-1913). La aportación de la Compañía de Andaluces fue de 25.000 ₧ (Id. nº 636, de 31-12-1913). M.C.P. ofreció 20.000 ₧ (Id. nº 630, de 31-10-1913); M.Z y O.V. 5.000 ₧ (Id. nº 633, de 30-11-1913) y la Cª de Lorca, 5.000 ₧; todas ellas en el repetido plazo de 5 años. La Cª de Medina a Salamanca, 2.000 ₧ (Id. nº 649, de 31-05-1914); y la de Cariñena, ofreció, por carta de 30-12-1913, 200 ₧. Hubo, incluso aportaciones de empresas no ferroviarias, como la Cª Madrileña de Urbanización, que ofreció 250 ₧, lamentando no pudiera ser mayor la cantidad (Id. nº 636 de 31-12-1913)
- (20).- Gª. C. Hª. nº 2870, de 16-02-1912.
- (21).- "La Asociación" nº 619, de 10-07-1913.
- (22).- A.C.A. M.Z.A. nº 12, de 09-10-1913.
- (23).- "La Asociación" nº 604, de 10-02-1913. Discurso del ex-Ministro Sr. Urzaiz en el banquete organizado por la Asociación en 1913.
- (24).- Gª. C. Hª. nº 646, de 20-04-1914.
- (25).- id. nº 673, de 31-05-1915.
- (26).- Entre otros muchos casos, una becerrada en la plaza de Vista Alegre de Madrid, el 29-06-1913 ("La Asociación" nº 617, de 20-06-1913) un fes-

tival taurino en Albacete, organizado por un factor principal que no era socio y profesaba un gran cariño a la Asociación (Id. nº 679, de 31-08-1915).

- (27).- El, entonces, Presidente de la Asociación, D. Ricardo Saavedra, aprovechó la presencia del Rey para pedirle que el Gobierno viera la posibilidad de suprimir para los sueldos de hasta 3.000 ₧ el impuesto del 5% con que se les gravaba en concepto de Utilidades ("La Correspondencia de España", de 10-05-1916).
- (28).- "La Asociación" nº 664, de 15-01-1915.
- (29).- G^a. C. H^a. nº 2540, de 31-03-1905.
- (30).- id. nº 2807, de 24-10-1910. Según esta revista, sobraban razones en que fundar la ley, puesto que los empleados y obreros de estas compañías, aunque eran nombrados libremente por las mismas, estaban sujetos a responsabilidades legales de las que otros estaban exentos.
- (31).- id. nº 2870, de 16-02-1912.
- (32).- An^o FF.CC. años 1910 y 1913. Pág. 207. En 1896 la cuota era del 2,5% ("Adelante" nº 79, de 10-12-1912).
- (33).- An^o FF.CC. año 1913. Págs. 266 y 267.
- (34).- "La Asociación" nº extraordinario, de 29-04-1915.
- (35).- G^a. C. H^a. nº 2539, de 24-03-1905.
- (36).- id. nº 2870, de 16-02-1912.
- (37).- "La Correspondencia de España", de 10-05-1916. Discurso del Presidente de la Asociación con motivo de la inauguración del edificio social.
- (38).- "La Asociación". Informe de 27-03-1914.
- (39).- G^a. C. H^a. nº 2484, de 01-02-1904.
- (40).- "La Asociación" nº 668, de 15-03-1915.
- (41).- id.
- (42).- An^o FF.CC. año 1910.
- (43).- "La Asociación" nº 641, de 28-02-1914.
- (44).- "Adelante" nº 32, de 05-12-1911.
- (45).- id. nº 5, de 05-03-1911.
- (46).- A.C.A. M.Z.A. nº 11, de 10-10-1916.

- (47).- "La Asociación" nº 652, de 15-07-1914.
- (48).- Gª. C. Hª. nº 2638, de 16-04-1907.
- (49).- A.C.A. M.Z.A. nº 19, de 06-11-1908.
- (50).- id. nº 6, de 10-05-1912.
- (51).- id. nº 14, de 15-07-1909.
- (52).- id. nº 13, de 07-10-1910.
- (53).- "La Asociación" nº 671, de 30-04-1915.
- (54).- "Adelante" nº 31, de 25-11-1911.
- (55).- id. nº 43, de 25-03-1912.
- (56).- "Datos y c. Nte. 1916." Págs. 32 y 33. Norte dice que subvenciona con una cantidad fija a los distintos centros obreros constituidos con fines instructivos y de recreo, tanto si están formados por agentes de Norte exclusivamente o de otras compañías ferroviarias, e incluso de las demás industrias y que las subvenciones se elevan a 32.500 ₧ al año.
- (57).- "Adelante" nº 42, de 15-03-1912.
- (58).- id. nº 44, de 09-04-1912 y nº 59, de 23-07-1912.
- (59).- "La Asociación" nº 672, de 31-05-1915.
- (60).- "Datos y c. Nte. 1916". Pág. 32. El número de cuotas contabilizadas en 1915, fue de 12.000 y su importe 81.730,50 ₧.
- (61).- "20 años de vida fvª..." Pág. 433 a 438.
- (62).- id. Pág. 418 y 419. Luis Zurdo había sido trasladado por la Cª desde León a Manresa, el 28-05-1891, al parecer por sus actividades propagandísticas y reivindicativas de la clase obrera; tales como la edición y distribución, en 1891, con otros "conjurados" de 100.000 ejemplares de un manifiesto llamando a la unión del personal de ff.cc (Id. Pág. 380).
- (63).- "20 años de vida fvª..." Págs. 446 y 447.
- (64).- id. Págs. 439 a 444.
- (65).- id. Págs. 446 y 447.
- (66).- id. Págs. 445 y 446.
- (67).- id. Págs. 460 y 461.

- (68).- "20 años de vida fvª..." Págs. 464 y 465.
- (69).- Castillos, Asociacionismo... Pág. 216.
- (70).- id. Pág. 218 y 219.
- (71).- id. Pág. 219.
- (72).- "20 años de vida fvª..." Pág. 644.
- (73).- id. Pág. 818.
Al Congreso se adherieron las 282 secciones del Sindicato; la Federación Ferroviaria, Madrid; la Federación Valenciana; La Unión Ferroviaria de Málaga y Vigo; y la Delegación del Sur de España. 6 organismos, en suma, con un total aproximado de 20.000 miembros. (Id. Pág. 820). "Nuevo Mundo", al dar la noticia de la clausura del Congreso y que han acordado la huelga, dice que quizá la cifra de 20.000 asociados que dan los congresistas, "es un tanto exagerada, porque, en rigor no se conocen las fuerzas positivas organizadas del Sindicato General" (Id. Pág. 831).
- (74).- id. Págs. 942-44.
- (75).- "La U. Fª." nº 8, de 01-01-1910.
- (76).- id. nº 8, de 01-01-1910.
Sabemos también, que con fecha 15-12-1908, una comisión de representantes de diversas compañías, nombrada por la Asamblea de la Casa del Pueblo, dirigió un escrito al Director y al Consejo de M.Z.A. -probablemente también a otras compañías- solicitando se les equiparase, en lo posible, al personal de los ff.cc. del Norte, en sueldos, gratificaciones, horas de asistencia a oficinas, disfrute de licencia anual, etc. etc.; y lamentándose de no haber conseguido nada, de que se les ha mermado la modesta gratificación que vienen percibiendo anualmente, y que llegada la fecha de los ascensos se suprimen casi por completo.
- (77).- id. nº 2, de 01-07-1909.
- (78).- id. nº 3, de 01-08-1909.
- (79).- id. nº 8, de 01-01-1910.
- (80).- id. nº 8, de 01-01-1910.
- (81).- id. nº 15, de 01-08-1910.
- (82).- id. nº 21, de 01-02-1911.
- (83).- id. nº 20, de 01-01-1911.
- (84).- id. nº 22, de 01-03-1911.

- (85).- "La U. Fª." nº 25, de 01-05-1911.
- (86).- id. nº 26, de 01-06-1911.
- (87).- id. nº 14, de 01-07-1910.
- (88).- "Adelante" nº 1, de 25-01-1911.
- (89).- id. nº 56, de 02-07-1912.
- (90).- id. nº 67, de 17-09-1912.
- (91).- B.I.R.S. diciembre 1915.
- (92).- "La U. Fª." nº 31, de 01-12-1911.
- (93).- En el nº 30 de la Unión Ferroviaria, de 01-11-1911, en un artículo titulado "Canalejas, dictador", se le llama "ilustre charlatán" y se le ataca fuertemente por su comportamiento en la huelga de los mineros de Vizcaya, donde envió 20.000 soldados; porque siempre que surge una huelga dice que son manejos revolucionarios; por su actuación en los sucesos de septiembre de 1911; por haber cerrado la Casa del Pueblo... e incluso se dice que desde que él llegó al Poder, todas las leyes dictadas en beneficio de los trabajadores han quedado incumplidas.
- (94).- "Adelante" nº 55, de 25-06-1912. Tomado de "El Liberal". Según este periódico, estas peticiones suponen más de 12 millones de ptas. al año, sólo para las dos grandes compañías, Norte y M.Z.A.; y el número de ferroviarios supera los 90.000.
- (95).- "Adelante" nº 55, de 25-06-1912.
- (96).- id. nº 55, de 25-06-1912.
- (97).- id. nº 52, de 04-06-1912.
- (98).- id. nº 52, de 04-06-1912.
- (99).- Ribalta dirigió, con fecha 31-10-1910, una carta, anónima, a Canalejas -con el ofrecimiento de identificarse si le garantizaba no sufriría represalias- en relación con las injusticias sufridas por los ferroviarios y el malestar reinante entre ellos; manifestando tenía formado un extenso programa y haciendo ver que si los ferroviarios no eran atendidos en sus justas peticiones se lanzarían por otros caminos y, siendo contrarios a la unión con políticos de cualquier género, tendrían que optar por unirse a partidos extremos. ("Adelante", núms. 41 y 43, de 5 y 25 de marzo de 1912, respectivamente). Luego, bajo el seudónimo "Juan Buscam" fue publicado su programa sobre derechos de los ferroviarios, en "Adelante" a partir del nº 44, de 09-04-1912.
- (100).- B.I.R.S. diciembre 1912. Pág. 536.

- (101).- "Adelante" nº 56, de 02-07-1912.
- (102).- id. nº 61, de 06-08-1912.
- (103).- id. nº 62, de 13-08-1912.
- (104).- B.I.R.S. diciembre 1915. Pág. 559.

CAPITULO 6

CONFLICTOS Y HUELGAS

6.1. CONFLICTOS ANTERIORES A LA HUELGA DE 1912 EN LA RED CATALANA DE M.Z.A.

6.1.1. LOS ORIGENES DEL MOVIMIENTO OBRERO

En España, el derecho de huelga fue reconocido, juntamente con el "lock-out", por la ley de 27-04-1909; si bien estaba admitido implícitamente desde 1901, al establecer una real orden que los obreros de ferrocarriles deberían avisar toda huelga con una anticipación de 15 días.

Ahora bien, los conflictos laborales se plantearon mucho antes. Ya en el siglo XVIII se producen los que constituyen lo que Vicens Vives considera la Prehistoria del Movimiento Obrero. (1) Así, el promovido en 1730 en las Manufacturas Reales de Paños de Guadalajara; y otros ocurridos en Avila, Asturias y otros puntos. En el siglo XIX, tenemos, por ejemplo, el conflicto surgido en Alcoy en marzo de 1821, en el que fueron quemadas 17 máquinas de hilar; o los enfrentamientos ocurridos en Barcelona, a partir de 1827 entre los obreros de la industria textil y los patronos de la "Comisión de Fábricas". Para Tuñón de Lara (2), la huelga iniciada el 2 de julio de 1855 por los obreros de las fábricas de Barcelona, seguida por los de otras ciudades catalanas y extendida, también, a otros puntos de España, como Madrid, Sevilla o Valencia, puede ser considerada como el primer movimiento obrero a nivel nacional.

Si bien las protestas obreras se muestran de forma más clara y fuerte en coincidencia con los movimientos políticos, en los años 1835, 1843, 1855 y 1868, la conciencia obrera existió también durante las épocas de poder fuerte de las clases conservadoras, aunque se mantuviera oculta. Es a partir del Bienio Progresista, 1854-1856, cuando toman auge y proliferan los

conflictos obreros; si bien el núcleo básico de las organizaciones obreras que sirvió de punto de partida al espectacular crecimiento asociativo de 1854, se dio ya durante la Década Moderada. Para Vicens Vives, Cataluña es la región donde primero aparece la conciencia de clase en los obreros; y desde allí revertirá a otras zonas.

El malestar económico de los años 1867-1868 contribuyó de forma notable a tomas de postura reivindicativa por parte de las organizaciones obreras, cuando éstas recobran la legalidad en el otoño de 1868, a raíz de la Revolución de Septiembre. Luego, entre los años 1870 y 1873 se produce una oleada de huelgas, sobre todo en 1872 y aun más en 1873, en que se dan dos grandes movimientos anarquistas -en marzo y en julio-; movimientos éstos que a juicio de Vicens Vives fracasaron por la actitud pasiva de las asociaciones obreras catalanas, que seguían manteniéndose en su postura de reivindicaciones sociales concretas. (Para este Autor, el movimiento de julio de 1873 es la primera huelga revolucionaria de la historia española.) (3)

Vino luego la prohibición de las organizaciones obreras hasta 1881; año que marca el comienzo de una nueva ola de huelgas, aunque no tan importante como la de 1870-1873. Así, en 1882, además de la tan conocida de tipógrafos madrileños, hubo huelgas por todo el País. Como huelga trágica, cabe señalar la de 1888 de los mineros de Río Tinto, que fue sofocada por fuerzas del Ejército y de la Guardia Civil y que dio un balance de 20 huelguistas muertos y más de 100 heridos. (4)

6.1.2. PRIMEROS CONFLICTOS FERROVIARIOS. HUELGAS DE MAQUINISTAS Y FOGONEROS EN 1872 Y DECRETO DE 07-11-1872.

Por lo que se refiere al personal de ferrocarriles, hemos de tener en cuenta, en primer lugar, que este personal aparece

en la vida nacional en la 2ª mitad del siglo XIX, puesto que el primer ferrocarril de la Península se inaugura en 1848 y han de pasar todavía bastantes años para que este colectivo de trabajadores tenga una cierta importancia, incluso en el aspecto numérico. (Excluimos a los obreros empleados en la construcción de los ferrocarriles, que, lógicamente, no consideramos ferroviarios).

El primer movimiento ferroviario de importancia de que tenemos constancia, es la oleada de huelgas protagonizadas por el personal de conducción a finales de 1872 y principios de 1873; si bien tenemos noticia de algunos conflictos anteriores.

Así, en la Compañía de M.Z.A., por entonces la más importante de todas las de España, a finales de 1859 y ante el despido de cierto número de obreros de los talleres de la misma por no ser necesarios, otro grupo de estos trabajadores se negó a trabajar, por solidaridad con los despedidos. La respuesta de la Empresa fue el cierre provisional de los talleres.

A principios de 1868, la situación de tensión en estos mismos talleres, donde, según criterio de la Empresa, existe un espíritu de insubordinación a los jefes, que no se logra dominar a pesar de las medidas tomadas y que pudiera turbar el orden y la buena marcha de los trabajos, lleva a la Compañía a solicitar del Gobernador Civil de Madrid el establecimiento en estos talleres de un puesto de guardias civiles que permanezcan en aquellas dependencias durante las horas de trabajo. Esta petición fue atendida por la Autoridad. (5)

El año 1872 es de gran conflictividad. Además de las huelgas de maquinistas y fogoneros, de que hablaremos enseguida, tenemos noticias de algunos otros casos: En junio, huelga de los obreros del F.C. de Alar a Santander (6) . También plantearon conflictos en junio unos 20 mancebos de fragua de los talle-

res de Atocha, Compañía M.Z.A. En agosto son los operarios del F.C. de Málaga los que desarrollan la protesta.

Ya entre el personal de conducción, tenemos referencia de los siguientes conflictos: En el mes de septiembre, los maquinistas del F.C. de Valencia. En noviembre, los del de Reus. Hay también protestas de esta clase de personal en las provincias Vascongadas y en Navarra. Fueron asimismo a la huelga los maquinistas de la Compañía de Tarragona, quienes parece acabaron retirando todas sus peticiones, suplicando, únicamente, se procurase mejorar su situación. También plantearon huelga, en noviembre, los maquinistas, fogoneros y limpiadores de máquinas de la compañías del F.C. de Zaragoza, tras haber presentado a la Empresa una serie de proposiciones sobre aumento de sueldo y otras ventajas, dando un breve plazo para contestar; pero diversas medidas tomadas por las Autoridades y por la Compañía -que contrató maquinistas en el extranjero, además de utilizar a los Jefes de Depósito en la conducción de locomotoras-, así como ofrecimientos de personal militar para realizar funciones de maquinista y de fogonero, motivo que los 105 huelguistas resolvieron prorrogar 20 días el plazo dado a la Compañía para contestar a sus pretensiones.

De entre todas las huelgas de maquinistas y fogoneros que se dan por estas fechas, la que mejor conocemos es la planteada en la Compañía de M.Z.A., con información de 1ª mano tomada de las actas de las sesiones del Consejo de Administración de esta Compañía:

En el mismo día y en términos idénticos, un gran número de maquinistas, fogoneros y aspirantes, dirigen al Director, desde los respectivos depósitos, una exposición. Enterado el Consejo de Administración de las pretensiones de este personal y teniendo en cuenta el informe emitido por el Ingeniero Jefe de Material y Tracción y los demás documentos relativos al asunto, en sesión de 11-11-1872, "apreciando con penosa extrañeza

la ocasión, el fondo y la forma" de tales pretensiones, "tánto más injustificadas cuanto son más conocidas las medidas ya acordadas y otras aún pendientes de examen, encaminadas todas a mejorar la situación presente y procurar las posibles garantías para el porvenir del personal", el que no puede olvidar que los accionistas no han percibido aún interés alguno por sus cuantiosas inversiones, "declara no poder acceder a las pretensiones promovidas".

Pero dos semanas más tarde, el día 25, el Consejo celebra reunión cuyo único tema a tratar es el conflicto planteado por maquinistas y fogoneros: El Director da cuenta de la conferencia que ha celebrado con los representantes de este personal, que ha dejado de prestar servicio, y que han manifestado el deseo de ser oídos por los Administradores. El Consejo, "no obstante la actitud en que dicho personal se ha colocado", para dar una prueba de su buena voluntad y "dentro de los límites que su dignidad y decoro permiten" nombra una comisión de 2 Administradores para que en unión del Director, reciba a los peticionarios y propongan luego la solución que estimen adecuada.

Al día siguiente, nueva sesión del Consejo, en la que la Comisión designada el día anterior para tratar con los maquinistas y fogoneros, informa acerca de la conferencia mantenida con este personal. Oídas estas explicaciones, y teniendo en cuenta las circunstancias y demás antecedentes al respecto, el Consejo toma los siguientes acuerdos:

- Se hará el servicio con arreglo a un cuadro estudiado de manera que el personal tenga mayor descanso que el actual.
- El personal no podrá negarse a hacer el servicio aunque no se siga el gráfico, por efecto de necesidades del servicio.
- El Ingeniero Jefe de la Tracción procurará, hasta donde sea hacedero, que el recorrido no exceda del gráfico.
- Accediendo a los deseos expresados, se aumenta desde

el 26 de diciembre, el sueldo fijo de maquinistas y fogoneros, en las siguientes cantidades:

Maquinistas de 1ª	clase,	300	reales mensuales		
"	2ª y 3ª c.,	200	"	"	
Fogoneros de 1ª	clase,	150	"	"	
"	2ª	"	100	"	"
"	3ª	"	50	"	"

- En sustitución, se haría la correspondiente rebaja en las primas últimamente acordadas. Las nuevas primas que resultasen serían repartidas a razón de 2/3 a favor de los maquinistas y 1/3 para los fogoneros.

- Los gastos de viaje de los fogoneros serían aumentados de 6 a 8 reales.

- Los jefes de depósito podrían conceder 1 día de permiso por mes, siempre que el servicio lo permitiese.

- No haría servicio en las máquinas, personal que no estuviese capacitado para auxiliar al maquinista en la conducción del tren; a cuyo fin, se dictarían por el Consejo las disposiciones oportunas.

- Con respecto a enfermedades, se estaría a lo que el Consejo acordase con carácter general para aplicar a todos los servicios, mediante reglas fijas acerca de los derechos de los empleados.

- El Consejo haría el estudio de las mejoras posibles en los cuartos de descanso.

- Finalmente, el Consejo aprobará bases y modelos de contratos a los que podrán optar los que prefieran esta fórmula de compromisos recíprocos, como existe en otras partes.

Al examinar los acuerdos tomados con motivo de este conflicto, vemos que junto a los de carácter propiamente económico, que no parece impliquen grandes ventajas, otros se refieren a mejoras en las condiciones de trabajo, como es el establecimiento de cuadros de servicio, concesión de 1 día de permiso o descanso al mes, las mejoras de los cuartos de descanso, etc.

El planteamiento de este conflicto por una parte del personal de conducción, dio lugar a que la Compañía aprobase, en sesión de 20-12-1872, una gratificación, por un total de 12.600 reales, a favor de los empleados que durante la huelga trabajaron o estuvieron dispuestos a trabajar.

Un mes más tarde; exactamente el 27 de diciembre, van a la huelga los maquinistas y fogoneros de la Compañía del Norte. Esta huelga duró casi 3 semanas (7) ; y la memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas correspondiente al ejercicio de 1873, recogerá que la misma había sido causa de gastos extraordinarios. Sabemos, también, que una Comisión de Norte visitó al Presidente del Consejo de Ministros, para expresar su agradecimiento por el apoyo recibido de los Gobernadores con motivo de la huelga. (8)

En la misma fecha, 27-12-1872, se declararon en huelga los maquinistas y fogoneros de la línea de Valencia (Sociedad de los FF.CC. de Almansa a Valencia y Tarragona). Según el periódico valenciano "Las Provincias", del día 29 de diciembre, se habían vencido las dificultades para prestar servicio, por haber llegado, de Cádiz, 10 maquinistas de la Armada, los cuales, quizá, no tendrían que regir el tren, por cuanto la Empresa contaba con maquinistas que no habían seguido la huelga (9) . La situación de conflicto debió prolongarse bastante; puesto que en marzo de 1873 se habla de que pronto quedará completamente terminada en la provincia de Valencia la anómala situación creada con motivo de la huelga promovida por maquinistas y fogoneros. (10)

Tenemos noticia de algunos otros conflictos, como la suspensión del servicio de trenes en la línea de Barcelona a Tarragona, por huelga de maquinistas el 6 de junio de 1873 (11). Y los promovidos por trabajadores del f.c. de León (12), y por personal de talleres de ff.cc. en la provincia de Sevilla. (13)

Entre todos estos movimientos destaca, sin duda, los de maquinistas y fogoneros, muy generalizados, puesto que afectaba a muchas compañías y entre ellas a las más importantes, y que parece denotar existe una dirección, por la coincidencia en el tiempo y por lo que vemos en el planteamiento que se hace en el caso concreto de M.Z.A., que es el que mejor conocemos: Presentan reclamación a la Empresa, de forma individual, pero en el mismo día y en términos idénticos. (Hay que tener en cuenta que en aquellas fechas la huelga no era legal y que, por tanto, no podía ser planteada de forma colectiva y expresa). Dos semanas más tarde, cuando la Compañía ha contestado en sentido negativo a sus peticiones, inician el paro y una representación de este personal pide ser recibido por el Consejo de Administración. Y aquí hay que hacer notar con respecto a la postura de la Empresa que es la primera vez que en los actos del Consejo se habla expresamente de "huelga"; y que cuando se haya superado el conflicto, se destacará el propósito de la Compañía de olvidar lo ocurrido, con el deseo de que no se repetirá jamás. (14)

Esta situación de conflicto en el f.c., hizo que se levantaran voces solicitando del Gobierno se formase, dentro de las armas especiales, un cuerpo de maquinistas, que en circunstancias extraordinarias podría ser muy útil. Así, en La Gaceta de los Caminos de Hierro de 10-11-1872, leemos: "La idea de La Epoca es excelente; pues aun cuando somos partidarios de la no inmición del Estado en las cuestiones entre el trabajador y quien le paga, tratándose de un servicio público, como el de FF.CC., el Gobierno debe crear medios para evitar que el público sufra las consecuencias de esta clase de conflictos."

Ya el 7 de noviembre de 1872, siendo Ministro de Fomento D. José Echegaray, el Rey, Amadeo de Saboya, firmó un decreto por el que se creaba una comisión especial encargada de estudiar cuanto se refiriese al servicio del f.c. en los casos de guerra, sublevación o huelga; para lo cual debería tenerse presente los

antecedentes existentes en los Ministerios de Guerra, de Gobernación y de Fomento, así como examinar las medidas tomadas en otros Países para casos análogos.

En la exposición de motivos del proyecto de decreto que hace el Ministro, trata de aunar el respeto a la libertad y las medidas que se van a tomar, y dice, entre otras cosas: "La industria de las vías férreas hállase entregada hoy, casi por completo, al libre espíritu de empresa, y no ha de ser el ministro que suscribe el que retroceda en el camino de la libertad industrial tan vigorosamente emprendido a raíz de la revolución (...). Pero circunstancias accidentales y gravísimas se han presentado ya y éstas y quizás otras no menos graves hayan de reproducirse en lo sucesivo, y necesario es prevenir remedios por si daños repentinos llegaran en alguna ocasión a presentarse." Se hace referencia, luego a sucesos de la guerra carlista, con amenazas y aun agresiones a ferroviarios, por parte de los rebeldes; así como a casos, en más de una línea, de huelga de maquinistas y fogoneros, y más adelante, se dice: "En su derecho están los que en defensa de sus intereses se coaligan y deliberadamente niegan su concurso unánime a las compañías, porque libre es el trabajo y libres las condiciones de la contratación; pero dada nuestra situación actual pudiera ser de gran conflicto para la industria y el comercio y aun para el orden público, la paralización de los trenes, y por lo tanto la del servicio de correos en una o varias de nuestras grandes líneas...".

La Comisión debería proponer cuantas medidas estimase oportunas para asegurar el servicio en los casos expuestos, "por medio de los cuerpos militares y de los empleados civiles de que pueda disponerse entre los de inspección y vigilancia" y, por tanto, debería expresar la clase de enseñanza, organización y número de individuos a quienes habría de encomendarse los diferentes servicios que quedasen abandonados, o por el peligro que ofrecieran o por determinación de los huelguistas.

Sin perjuicio de lo que propusiera la Comisión y mientras se llegaba a una organización definitiva, los Ingenieros Inspectores de las líneas férreas, cuidarían, de acuerdo con las Empresas, de que el mayor número posible de los agentes que se hallasen bajo sus órdenes, se adiestrasen en el manejo de las máquinas.

6.1.3. CONFLICTOS EN LA ÚLTIMA DÉCADA DEL SIGLO XIX Y PRIMERA DEL XX

Al principio de este capítulo, hemos hecho una muy somera referencia a los movimientos huelguísticos más importantes que se dieron en España hasta comienzo de la última década del siglo XIX. Dentro de este panorama, por lo que a los ferroviarios se refiere, y hecha una excepción de las huelgas llevadas a cabo por maquinistas y fogoneros en los últimos meses de 1872 y a principios de 1873, sólo hemos encontrado conflictos esporádicos y localizados en una u otra red o, mejor aún, en grupos de trabajadores determinados: un taller, una brigada... Sin duda se darían más huelgas que aquéllas de las que tenemos noticia; pero de haber sido importantes, no habrían pasado desapercibidas y habrían aflorado en los trabajos de investigación llevados a cabo sobre el mundo laboral.

Al entrar en la última década del XIX, década de depresión económica y crisis política y espiritual, nos encontramos en nuestro País con un hecho significativo dentro de la historia social: la celebración por primera vez, en 1890, de la Jornada del 1º de Mayo. Con esta referencia de la Fiesta del 1º de Mayo y aun antes de que la misma se celebrara, el año 1890 es de gran conflictividad obrera: Entre las muchas huelgas que se dan en Cataluña, cabe destacar la iniciada el 22 de marzo por los obreros de una fábrica de Manresa y extendida luego a muchas poblaciones catalanas, de modo que se llega a dar la cifra de 53.000

participantes; y que terminó el 1 de agosto, cuando los dirigentes sindicales decidieron la vuelta al trabajo, con la condición de que no hubiera represalias. Muy importante, también, la que estalló en Bilbao el 12 de mayo, como consecuencia del despido por la Dirección de la mina "La Orconera" de 5 obreros que se habían distinguido en la celebración del 1º de Mayo; y que llegó al punto de que el día 15 el Gobernador Civil resignara sus poderes en la Autoridad Militar.

Después, el año 1892 se destaca como el año de la huelga general.

Luego, la difícil coyuntura surgida en 1898 acelera el asociacionismo obrero; el cual, unido a la situación general, da como resultado, a finales de siglo, un aumento de la conflictividad; la cual sigue creciendo a lo largo de la 1ª década del XX.

En 1901 se dan huelgas por todo el País: Así las generales de Gijón, Sevilla y La Coruña. En Barcelona, el 7 de mayo el Gobierno suspende las garantías constitucionales. (En el Congreso, el 27 de junio Silvela pidió la ilegalización de las huelgas -que eran toleradas- pero Melquiades Alvarez, diputado asturiano, replicó el 10 de junio defendiendo este derecho).

En 1902 se produce la huelga general en Barcelona: El 15 de diciembre de 1901 había estallado la huelga de los metalúrgicos; a ella siguieron otras, y el 17 de febrero Barcelona quedó paralizada; la huelga general era un hecho. De Barcelona se extendió a otras poblaciones como Sans, Sabadell, Tarrasa, Tarragona... Se declaró el estado de guerra y se clausuraron los centros obreros. El 19 hubo choques sangrientos entre huelguistas y fuerza pública. El 24 se reanudó el trabajo.

De 1906, reseñamos dos huelgas en zonas minero-industria-

les: La de Asturias ("La Huelgona"), que comenzó el 21 de marzo y terminó a los 3 meses, cuando los obreros, faltos de fondos, tuvieron que ceder. La de Bilbao, que se inició en agosto y como consecuencia de la cual fueron despedidos unos 700 huelguistas.

1909, es el año de la Semana Trágica de Barcelona, con su sangriento balance.

Volviendo a nuestro estudio sobre los ferroviarios, hemos de decir que la celebración en 1890 de la Jornada del 1º de Mayo, tuvo un leve reflejo de conflictividad en el personal de ff.cc.: El acta nº 8, correspondiente a la sesión celebrada por el Consejo de Administración de M.Z.A. el 9 de mayo de ese año, se hace eco "de los incidentes a que dio lugar la paralización del trabajo de los obreros de los talleres de Madrid en la tarde del día 1º del actual, con motivo de la manifestación que tuvo lugar dicho día en esta Capital y que carecieron de importancia"

Personal de esta Compañía, pero no ferroviarios, sino mineros (minas de carbón de Villanueva del Río), fue a la huelga el 5 de mayo de este año, en demanda de aumento de jornal y disminución de horas de trabajo. Las autoridades civiles y militares tomaron las medidas oportunas para evitar coacciones sobre los obreros dispuestos a trabajar y trataron de inducir al personal en paro a que depusiera su actitud. El día 9 ya pudo informar el Director de la Compañía a los Administradores, de la terminación pacífica del conflicto, sin que los obreros hubieran insistido en sus pretensiones. (15)

En 1892, el 27 de mayo, los obreros de los talleres de ajuste y montaje de los Talleres Generales que la Compañía del Norte tenía en Valladolid, iniciaron un paro, con motivo de que habían sido disminuídos sus salarios por reducción de jornada. Este conflicto de los Talleres Generales se extendió luego a los obreros del depósito de aquella ciudad, a los de los Talleres

de esta misma Compañía en S. Andrés -Barcelona- y a los del depósito de Barcelona, aunque no llegaron a unirse los maquinistas, como temía la Compañía. Intervinieron diversas autoridades, incluso el Arzobispo de Valladolid, y Comisión nombrada por los huelguistas fue recibida por el Ministro de Fomento y por el Director de la Compañía, Sr. Barat; pero, al final, no consiguieron fueran aceptadas sus pretensiones y el 8 de junio terminaba la huelga en Valladolid y 4 días más tarde en Barcelona, donde acabó mezclándose con la huelga general. (16)

El despido por la Compañía del Norte en el otoño de 1893 de 16 trabajadores -4 de ellos jubilados prematuramente- a que hemos hecho referencia en el capítulo 5, sacó a la luz el fantasma de la huelga, pero ésta no llegó a darse.

Poco después nos encontramos con una huelga de personal de M.Z.A.: A primeras horas de la mañana del día 3 de noviembre de 1893, se declararon en huelga "la mayor parte de los factores telegrafistas de la estación de Madrid y de varias estaciones de las líneas de la Compañía, seguidos por algunos otros agentes subalternos de Movimiento". (17)

Según la versión dada por el Director General de la Compañía a los Administradores el mismo día 3, se sabía que se había constituido en Madrid una comisión de empleados para formular varias reclamaciones, y que esta comisión se había dirigido a todo el personal pidiendo su adhesión y dejando entrever la idea de declararse en huelga si la Compañía no accedía a aquéllas. Todo esto se había hecho público a través de la prensa, el 28 de octubre, y ese mismo día se había presentado al Director la comisión indicada, manifestando su propósito de presentar en debida forma sus pretensiones, sin la exigencia de que se había hecho eco la prensa de que fuera retirado el Jefe del Servicio de Explotación. En vista de todo esto, el Director les había manifestado que no tendría inconveniente en someter al Consejo,

que debía reunirse el 4 de noviembre, una exposición en que formularsen sus deseos. Acordaron hacerlo, y el día 30, en efecto, presentaron la exposición. No obstante, sin esperar a que el Consejo se reuniera y resolviera acerca de ella, se habían declarado en huelga.

El Subdirector, presente también en la reunión del Consejo, da cuenta de las noticias que han ido recibiendo de los diferentes puntos de la línea, donde la falta de empleados no ha podido menos de causar gran perturbación, e informa, asimismo, de las medidas que, sin pérdida de tiempo, se han tomado y se siguen tomando, para restablecer la regularidad del servicio, especialmente el relativo a gran velocidad, trenes correos y trenes de viajeros.

El Consejo encarece al Director y al Subdirector pongan todos los medios necesarios para vencer las dificultades y organizar el servicio, reemplazando a todos los agentes que han abandonado sus puestos. Considerando, además, necesario el auxilio del Gobierno en tales circunstancias, se encarga al Administrador Delegado y al Director General, se entrevisten con los Ministros de Fomento y de Gobernación. La entrevista tuvo lugar el mismo día 3, y los Ministros aseguraron hallarse dispuestos a prestar a la Compañía, dentro de la esfera del Gobierno, el concurso que fuera menester en aquellas circunstancias.

Según la información facilitada al Consejo el día 4, con el nuevo personal que se iba recibiendo y la colaboración de agentes de oficinas de Tráfico y de Movimiento, procedentes de factores telegrafistas, se estaba efectuando con regularidad el servicio de gran velocidad y el de trenes correos y de viajeros; y en cuando a pequeña velocidad, también se hacía, aunque con alguna dificultad.

La huelga terminó el día 7. Según la Compañía, la mayor

parte de los participantes volvió a ocupar sus puestos; pero en un artículo de "El Monitor de Comercio" se dice que a pesar del amplio voto de confianza que los huelguistas de Mediodía dieron al Sr. Moret, el Ministro de Fomento, y de la solemne promesa que éste les hizo al ordenarles que volvieran a sus puestos, treinta y tantos factores se hallan aún fuera de sus destinos, en una situación tan anormal como impropia de la seriedad con que ha debido arreglarse el asunto habiendo intervenido en él el Ministro de Fomento (18). En sentido contrario, fueron ascendidos de categoría varios jefes de estación que habían prestado "excepcionales servicios con motivo de la huelga". (19)

Una huelga fracasada motivó en 1895 la implantación de un montepío de empleados de esta Compañía. (Ver apéndice 137).

Nuevamente plantearon conflicto los mineros de la Compañía M.Z.A., en marzo de 1899. Vuelven a pedir, entre otras mejoras, aumento de jornal y disminución de las horas de trabajo. Lo hacen en actitud pacífica, sin alterar el orden, y la Jefatura toma las medidas conducentes a disuadirles y a conservar las galerías en buen estado (20). En sesión del Consejo, de 7 de abril, se manifiesta que tuvo "feliz término la huelga (...) merced a las eficaces medidas que desde un principio se tomaron, sin que haya sido preciso ceder a las injustificadas exigencias de los mineros". (21)

En 1901 hubo una huelga en la Compañía M.C.P., como consecuencia de la cual la Compañía asumió el compromiso de repartir entre el personal el 5% de los aumentos de producto bruto que se produjeran sobre el de 1900.

¿Cuál fue la postura de los ferroviarios en la huelga de Barcelona de 1902? He aquí lo que se dice al respecto en acta del Consejo de M.Z.A. "... nuestros operarios de los talleres del Clot y del depósito de máquinas en Barcelona, no han podido

trabajar, si bien se hallaban dispuestos a verificarlo, habiendo tenido que abandonar los talleres por la coacción que sobre ellos ejercieron los huelguistas". En Villanueva y Geltrú la huelga estalló el día 21, y en el taller del depósito de máquinas que allí tenía M.Z.A., ocurrió lo mismo, que tuvieron que parar los trabajos de reparación de máquinas, por la coacción ejercida sobre los operarios. Por lo que se refería a la carga y descarga de mercancías, al no poder ser llevadas a cabo estas operaciones, por la falta de braceros y de carros en la estación de Barcelona, la Compañía solicitó y obtuvo de la 2ª División de FF.CC., la declaración de "fuerza mayor", y seguidamente suspendió las expediciones de gran velocidad, por Barcelona, Sans, Clot y San Andrés. A pesar de estas dificultades, el resto del personal demostró un celo y una energía dignos del mayor elogio, y, en definitiva, el Consejo hacía constar la satisfacción que le había producido el buen comportamiento demostrado por el personal en el conflicto. (22)

No mucho tiempo después, se trató de llevar a los ferroviarios a una huelga general, que no llegó a producirse: Según hemos visto ya en el capítulo de "Asociacionismo" (5.4.), el "Sindicato General de los FF.CC. de España (Cámara del Trabajo)" con fecha 25 de junio de 1902 envió carta a las Compañías adjuntando el programa de sus reivindicaciones, para que en breve plazo indicasen las concesiones que estaban dispuestas a hacer. Luego celebraron un congreso extraordinario en Madrid, en cuya sesión de clausura, el 17 de julio, a la vista de las contestaciones dadas por las compañías a través del Ministro de O. Públicas, decidieron mantener íntegro el programa y, a tal efecto, estudiar y plantear la huelga general, en nombre de los 20.000 asociados que decían representar. Celebraron a continuación un mitin en el teatro Barbieri y aprobaron un manifiesto, del que hicieron una tirada de 50.000 ejemplares, para distribuir por todas las líneas de la red ferroviaria, informando al personal y adjuntando ejemplares de la nota de adhesión a la huelga, para

que una vez firmadas se hicieran llegar al Comité de Huelga. Con fecha 21 de julio dirigieron escrito al Ministro de Obras Públicas comunicando que no habiendo satisfecho las compañías las aspiraciones del personal, se dedicaban al estudio y planteamiento de la huelga general de ferrocarriles y que una vez la misma estuviera preparada por estar resuelto a secundarla el 75% del personal, comunicarían la fecha de inicio de la huelga. Pero, como hemos repetido, no llegó a producirse; al parecer, por falta de respuesta del personal. La huelga no se hizo, en expresión de Luis Zurdo Olivares, Secretario General del Sindicato y, según parece, "alma" del mismo, "porque sobran entusiasmos flamígeros donde falta conciencia societaria". (23)

La visión que nos da de estos hechos la Compañía M.Z.A. es ésta: En sesión del Consejo de Administración de 11-07-1902, el Director da cuenta de que en los últimos días la prensa viene ocupándose detenidamente y con insistencia, de ciertas aspiraciones del personal de ferrocarriles. Se trata en realidad, dice, de una comisión de Barcelona, perteneciente al Sindicato General de FF.CC., que es un grupo de la Cámara de Trabajo de dicha Capital, que se dan como representantes de todas las Compañías ferroviarias y que como tales han sido recibidos por el Sr. Ministro de Agricultura y Obras Públicas, quien les ha ofrecido conferenciar con los Directores de las Compañías de FF.CC. y volver a recibirles el próximo lunes. La citada delegación, de la que forman parte ex-empleados del Norte y de la propia M.Z.A., "no tiene la representación que ostentan y sólo representan un grupo no muy numeroso de empleados". Han hecho circular una hoja impresa, que también han dirigido al Consejo y al Director, en que dan a conocer el programa de sus pretensiones, dándoles un plazo de 15 días para contestar. El Director "no ha creído oportuno dar contestación a dicho requerimiento, por considerar que la Compañía no debe entrar en relación con elementos extraños a su personal, y así se propone manifestarlo al Sr. Ministro de Agricultura y Obras Públicas" que le ha cita-

do para el día siguiente. Llevará al Ministro una nota resumiendo las concesiones hechas espontáneamente por la Compañía al personal en los últimos años, la cual le ha sido pedida por el propio Ministro, por haberle hecho entrega Norte de un documento análogo. Manifiesta también, que tiene en estudio otras mejoras, tales como la supresión de multas y la reforma de los gastos de viaje; mejoras que se propone someter al Comité, una vez puesto de acuerdo con el Administrador Comisionado.

Ante las manifestaciones del Director, el Consejo hace constar que el personal había sido siempre objeto de su interés y encarga a aquél siga estudiando las mejoras que estime oportunas, las cuales serían acogidas con interés. (24)

Así pues, parece bastante claro que había descontento entre el personal y que existían unas asociaciones, dirigidas por ex-ferroviarios inconformistas u otros obreros ajenos al ferrocarril, a través de las cuales podría canalizarse aquel descontento; pero la masa obrera ferroviaria, en general, no estaba resuelta todavía a la lucha; seguramente por temor a las represalias de la Empresa, que podían llegar hasta la pérdida del puesto de trabajo, y quizá, también, por falta de confianza en el éxito de la lucha. De todos modos, la creación de sociedades de resistencia de ferroviarios y el trabajo que se va haciendo entre ellos, acabará por producir sus efectos; de forma ya muy clara cuando se constituya La Unión Ferroviaria, dentro de la U.G.T.

Muestra de este ambiente de creación de conciencia de protesta entre el obrero ferroviario, tenemos en la memoria del ejercicio económico de 1902 de la Compañía M.Z. y O.V., presentada a la Junta General de Accionistas de 29-04-1903. En ella se dice que "según se indicaba en la memoria del presente ejercicio, los gastos de personal han ido siendo cada vez mayores, ya para dejar atendidas las reclamaciones que hemos estimado

justas, ya también para evitar a la Compañía mayores quebrantos, atendiendo a que nuestro personal estuvo trabajado por elementos que a nuestro juicio, no se preocupan tanto de su bienestar como del afán de producir perturbaciones de carácter general y público, siendo de ello una prueba evidente el que a la par que nosotros íbamos acordando aumentos, que, como sabeis, se habían iniciado por espontáneo impulso nuestro en el próximo pasado año, iban aumentando las exigencias, y lo que es más sensible, eran menos atendidos los deberes y aumentaban a cada paso las reclamaciones por averías, faltas y retrasos..." Más adelante se indica que llevados por sentimientos a favor del personal y atendiendo a lo que han practicado otras empresas ferroviarias, han considerado conveniente el establecimiento de un montepío o caja de previsión a favor de los empleados fijos; lo cual es aprobado por la Junta General (25). En la memoria del año siguiente de esta misma Compañía, encontramos que la situación no es mejor: Al hablar del resultado no satisfactorio de gastos, señalan como una de las causas, "los perjuicios de la huelga que se realizó en el ppdo. año, que ha dado lugar a un sinnúmero de reclamaciones por averías, faltas y retrasos" "Asimismo, han acrecido los gastos, los aumentos de sueldo otorgados al personal en virtud de aquellas circunstancias, de que ya os dimos conocimiento en la precedente memoria que si gravaron una parte del ejercicio anterior, lo hicieron en mayores proporciones en el que describimos, pues han regido en el año completo".

El 28 de abril de 1904 se produjo en las minas La Reunión, de la Compañía M.Z.A., un gravísimo accidente, por explosión de grisú; con un balance de 62 muertos, entre ellos 3 muchachos de 16 años y 3 de 17 (26). Los días que siguieron al accidente, no se trabajó. El 3 de mayo bajaron a la mina a la hora acostumbrada, pero no llevaban la comida, lo que demostraba su propósito de declararse en huelga; y así lo hicieron, efectivamente; de modo que a las 8 de la mañana subieron ya. (27)

En la sesión que celebra ese mismo día 3 de mayo el Consejo de Administración, se manifiesta que los obreros han abandonado el trabajo y que reina entre ellos alguna excitación, lo que les sorprende después de la absoluta tranquilidad existente desde el primer momento de la desgracia (28). El día 10, anticipadamente, vuelve a reunirse el Consejo, para tratar de la situación en las minas La Reunión, "por continuar la huelga de los mineros, alentada y sostenida por elementos extraños a los mismos". Estando reunido el Consejo, se presentó una comisión de mineros, solicitando ser recibidos por el Director y reclamando "trabajo de 8 horas, aumento de 1 ^{rs} sobre el jornal que perciben actualmente, pago quincenal y supresión de los contratos". Se les comunica no se puede examinar sus peticiones, mientras no vuelvan al trabajo. (29)

El 17 de mayo, se reúne, nuevamente en fecha anticipada, el Consejo de Administración, convocado por su Presidente para dar cuenta de la complicación surgida en la mañana del día anterior, por haberse declarado en huelga una parte de los obreros de los talleres de Madrid, que, como muestra de solidaridad con los obreros de las minas de Villanueva, abandonaron el taller a poco de haber entrado al trabajo a la hora acostumbrada. Luego ocuparon varios puntos de la vía, para tratar de impedir la circulación de los trenes; lo que no llegaron a realizar por habérseles impedido fuerzas de la Guardia Civil. Además, los huelguistas habían ejercido violentas coacciones y atropellos sobre los compañeros que se negaron a seguirles y habían vuelto a los talleres.

Para la Compañía, la conducta de los provocadores de esta huelga era tanto más extraña e inesperada, cuanto que los obreros de las minas habían ofrecido a su representante que volverían al trabajo mientras éste discutía sus pretensiones con la Compañía. No obstante, no se habían reincorporado al trabajo, y en tal situación surgía ahora la huelga en Madrid "promovida

y alentada al parecer por elementos extraños".

La situación en las minas continuaba igual, sin que las fuerzas de la Guardia Civil allí concentradas lograsen impedir que los huelguistas siguieran ejerciendo coacciones, no sólo sobre los que se hallaban deseosos de volver al trabajo, sino sobre los que se ocupaban del funcionamiento de las bombas de desagüe; lo cual alentaba a los de Madrid para seguir en su actitud (30). Por todo ello, el Consejo acuerda hacer inmediatamente gestiones cerca del Gobierno "para que sin pérdida de tiempo se envíen a las minas los refuerzos de tropa necesarios, con las instrucciones que el caso reclama, y que acuda allí, a la vez, el Coronel de la Guardia Civil de Sevilla, cuya presencia se consideraba de gran eficacia". (31)

En consecuencia, en sesión del Consejo de 27-05-1904, se puede informar que las medidas adoptadas por el Ingeniero Jefe de las Minas, de conformidad con el Coronel de la Guardia Civil y con arreglo a las instrucciones del propio Consejo, han dado el resultado que se esperaba y se puede dar por terminada la huelga en las minas y restablecida la normalidad. En cuanto a los huelguistas de Madrid, el día 23 había vuelto al trabajo la mayor parte de ellos.

En esta sesión de 27 de mayo se ocupó ya el Consejo de las recompensas a conceder al personal que en aquellas críticas circunstancias había "permanecido fiel en su puesto, desoyendo las instigaciones de los perturbadores, aun con riesgo de su seguridad personal".

Las gratificaciones acordadas para personal de Madrid, por un total de 15.034,65 ₧ fueron:

- ₧ 5.075,55, a 129 contra maestres, capataces y obreros de los talleres generales, depósito, recorrido y almacenes. (En esta cifra se halla comprendida una gratifi-

cación de 50 Pts., a favor de un pensionista que acudió espontáneamente a prestar sus servicios en el taller de calderería).

- Pts. 786,20 para 73 agentes de Vía y Obras.
- Pts. 2.800, para varios agentes de la Inspección, jefes y factores.
- Pts. 2.792,9 para 303 agentes y obreros varios del servicio de Explotación.
- 2.580 Pts. a varios.

Se aprobó, también, una gratificación de 422,50 Pts. a favor de 78 obreros del depósito de Sevilla que no abandonaron un sólo momento su puesto, y 200 Pts. para 8 obreros de Ciudad Real que prestaron servicio en Sevilla en los días de la huelga.

El importe total de las gratificaciones concedidas al personal de las minas fue de 36.075 Pts.

En la breve exposición de los hechos que acabamos de hacer, hemos visto la causa sorpresa a la Compañía la presentación de la huelga después de transcurridos varios días desde el accidente, así como que estalle la huelga entre los obreros de talleres de Madrid por solidaridad con los mineros, cuando éstos se habían comprometido a realizar el trabajo en tanto se negociaba el acuerdo, compromiso que luego no cumplen; y se hace referencia, también, a la intervención en el conflicto de elementos extraños.

Pues bien, estas apreciaciones de la Empresa las vemos corroboradas en el informe llevado a cabo por el Instituto de Reformas Sociales, en el que se dice expresamente que la huelga venía preparándose antes de la catástrofe. (32)

En el ámbito de la prensa, la Gaceta de los Caminos de Hierro, en su nº 2.499, de 24-05-1904, dice que los obreros de

los talleres de Madrid de M.Z.A. se han declarado en huelga sin que se sepa verdaderamente el motivo y que lo desconocen la mayoría de los huelguistas, que han adoptado esta actitud entendiendo mal las costumbres de la solidaridad obrera y socialista.

La Gaceta de FF.CC. y Navegación de 25-05-1904, nº 15, trata con amplitud este asunto y hace referencia al singular interés de esta huelga, no sólo porque se ha mantenido entre obreros de una empresa ferroviaria, sino por las circunstancias que en ella han concurrido: Inmediatamente después de la catástrofe, los mineros presentaron a la Compañía una reclamación sobre horas de trabajo y fecha de pago de jornales, acusándola, además, de responsable indirecta de aquella catástrofe. Luego, de la reclamación pasaron los mineros a la huelga y los obreros ferroviarios de La Locomotora Invencible acordaron secundarlos por solidaridad. En los primeros momentos se vio que la mayoría de los obreros no era partidaria de la huelga y se confiaron a un árbitro, el ex-Ministro Sr. Gasset, que los llevaba por buen camino, "cuando de la noche a la mañana, se impuso una minoría turbulenta; y por coincidir esto con la llegada del Rey a Madrid, los huelguistas acordaron comenzar su obra levantando los carriles de la vía por donde había de entrar el tren regio". Era singular, asimismo, que el Presidente de La Locomotora Invencible, alma de la sociedad, hubiera aparecido, alternativamente, como ignorante del movimiento y como su director responsable. "Por estas circunstancias raras, por los actos, realizados unos y frustrados otros, de los republicanos, por la presencia de algunos de sus caracterizados agitadores entre los huelguistas, de cuyas acciones era preciso amparar con la fuerza a los trabajadores, y por la presteza con que el Diputado Sr. Lerroux acudió a Villanueva de las Minas en cuanto ocurrió la catástrofe, hay derecho para pensar si sería esta huelga el primer efecto del contubernio entre el Jefe de los Republicanos y la sociedad de resistencia La Locomotora Invencible".

En cuanto a los efectos de la huelga, esta revista dice que se ha perdido en las condiciones más lamentables y que la urdimbre se ha visto muy claramente: "Compréndese la enemiga de los republicanos a la huelga y a todo lo que sea manifestación de organizaciones obreras serias y robustas". La nueva táctica republicana busca que a toda huelga siga inmediatamente el hambre, consejera de todas las rebeldías. Los obreros han vuelto al trabajo vencidos y humillados, por su inhabilidad y torpeza más que por la resistencia del patrono, pero dejando a unos cuantos de sus compañeros sin trabajo, sin pan y en medio del arroyo. "Sin fondos de resistencia, sin cooperación de elementos obreros, sin solidaridad con otras sociedades de resistencia, que veían con disgusto la significación republicana de La Locomotora Invencible, sin haber forzado a la prensa diaria a reconocer y declarar la justicia de sus peticiones (...) los obreros del Mediodía se lanzaron a la huelga con una torpeza e insensatez tales, que mueve su fracaso, por lógica condición humana, más a risa que a lástima". Según esta revista, se trataría, pues, de una huelga promovida por elementos republicanos en condiciones que llevarían al fracaso de forma intencionada.

Algunos otros conflictos de que tenemos referencia, son: En minas de Barruelo -de la Compañía del Norte- sin resultado positivo para los obreros, según el Instituto de R. Sociales, del 12 al 16 de septiembre de 1904 y del 28 de abril al 24 de mayo de 1905 (33) . En marzo de 1905, los obreros del F.C. de Castejón a Olvega, y los del F.C. de San Martín Sieres, Gijón. Los días 24 y 25 de mayo de 1905, una brigada de M.Z.A. en Barcelona. Del 13 de agosto al 2 de septiembre, se declararon en huelga, pidiendo la readmisión de un compañero despedido, la casi totalidad de los cargadores del F.C. de Triano -180 de los 185 existentes-; con resultado de sustitución por la Compañía de 110 huelguistas por nuevo personal. (34)

Por estas fechas fueron planteados diversos conflictos

por parte del personal de la Compañía del Sur de España: El 9 de julio de 1907 se declararon en huelga obreros de Gergal (Almería). El 20 de agosto de 1908 se declararon en huelga los maquinistas y fogoneros. Este mismo personal hizo también huelga entre el 17 de septiembre y el 2 de octubre de 1908. En esta ocasión pedían igualdad de condiciones de sueldo y jornada iguales a las del personal de las otras compañías de ff.cc. de España. Constituido un tribunal arbitral compuesto por el Gobernador Civil de Almería, el Ingeniero de 4ª División de FF.CC. y el Secretario del Consejo de Administración de la Compañía, fueron aceptadas las peticiones de los huelguistas. (35)

6.1.4. CONFLICTOS POR LOS MONTEPIOS DE LAS COMPAÑÍAS DE M.C.P. Y DE LOS FF.CC. ANDALUCES

A principios de 1911, los Montepíos de la Compañía de M.C.P. y de la de Andaluces, son dos focos de tensión:

"El Huerto del Francés" llaman los ferroviarios de M.C.P. al Montepío establecido por esta Compañía para dar pensiones de retiro a sus empleados y de viudedad y orfandad a las viudas y huérfanos menores de 18 años. Dado a conocer por orden de servicio de 10-12-1904, tenía carácter voluntario para los empleados y obreros que estuvieran al servicio de la Compañía desde antes de 01-01-1905, fecha de implantación del Montepío, y era obligatorio para los ingresados con posterioridad.

Este montepío o caja de pensiones, se nutría de las retenciones del 3% sobre sueldos y jornales de los empleados y obreros pertenecientes al mismo, más las cantidades que les correspondieran por reparto del 5% de los aumentos de productos brutos de la Compañía, según compromiso contraído con motivo de la huelga de 1900. Según la Empresa, estos recursos eran insuficientes para asegurar el servicio de las pensiones estable-

cidas por el Reglamento, y se comprometió al pago de las pensiones supliendo lo que faltara para cubrirlas. Sin embargo, los empleados no consideraban beneficioso este Montepío, por estimar no estaban compensadas las retenciones que sufrían con las pensiones que luego obtenían.

El 4 de febrero de 1911 La Unión Ferroviaria celebró una asamblea en el Teatro Barbieri, de Madrid, y en ella se acordó pedir al Ministro de Fomento obligase a la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal, y a la de los FF.CC. Andaluces, a disolver los respectivos montepíos, y a devolver al personal a quien se había obligado a pertenecer a los mismos, el dinero descontado.

La Compañía de M.C.P., por su parte, ante el estado de insatisfacción de sus trabajadores en relación con la caja de pensiones, tomó las medidas oportunas para que se formase una comisión que se encargara de estudiar y proponer la solución que hubiera de darse a este asunto. Esta comisión quedó constituida por 19 agentes de diferentes categorías y servicios elegidos por el personal perteneciente a la Caja. Reunidos en Madrid los días 3 y 4 de marzo y una vez enterados del estado de la caja y de la inversión de los fondos de la misma, y después de discutir varias proposiciones, acordaron, casi por unanimidad, solicitar del Consejo de Administración de la Compañía que la inscripción en la caja de pensiones fuera voluntaria y que se permitiese retirarse de la misma a los inscritos que así lo desearan, con entrega de las cantidades retenidas de los sueldos o jornales y de las que les hubieran correspondido por reparto del 5% de los aumentos de los productos brutos de la Compañía.

Intervino el Jefe del Gobierno, y la Compañía dio a conocer a su personal, por medio de una circular, que el Consejo de Administración había acordado declarar voluntaria, para lo sucesivo, la inscripción en el montepío y autorizaba a retirarse a los inscritos que lo desearan, a los cuales se les entregarían

las cantidades retenidas más un 4% de interés simple sobre dichas cantidades. Expresaba la Compañía que durante los años transcurridos desde la fundación del Montepío, no habían llegado a su Consejo de Administración ni a la Dirección quejas u observaciones al respecto, y se lamentaba de que elementos extraños al personal de la Compañía hubiesen juzgado injustamente la conducta de ésta, atribuyéndola móviles bien distintos de los que realmente habían inspirado la creación de la institución; cuyo carácter benéfico había sido reconocido por el propio Instituto Nacional de Previsión.

Un Decreto derogó la Caja de Pensiones de la Compañía de M.C.P. y quedó solucionado el conflicto, sin que se llegase a la huelga temida.

¿Por qué se derogó el Montepío de M.C.P. y no el de Andaluces que también se había pedido? La revista "La Unión Ferroviaria" en su nº 23, de fecha 01-04-1911, da una explicación; que puede ser o no interesada: El Gobierno sabe que en M.C.P. está asociado casi la totalidad del personal mientras que en Andaluces todavía son relativamente pocos los que pertenecen a la Sociedad. Aquéllos podrían crear problemas y a éstos no se les teme.

El Montepío de la Compañía de los FF.CC. Andaluces se regía por un reglamento de 01-07-1904 y suponía para los agentes el que se les descontase de sus salarios el 3, el 4 y hasta el 5%, según la edad que tuviesen al ingresar en la Compañía; además de la entrega de 1 mes de salario, repartido en 12 mensualidades, cuando ingresaban (36). Como en el caso de M.C.P., estiman no están compensados estos descuentos con las pensiones que luego quedan.

Con motivo de una R.O. de 01-07-1911 que establecía se llevara a cabo por las Divisiones de FF.CC. una amplia informa-

ción sobre la situación de los ferroviarios -número, edad y sexo de los empleados y obreros fijos, horas y clase de servicio, sueldo, forma en que estaban regulados los ascensos, pensiones que asignaba la empresa en caso de enfermedad, accidente, imposibilidad o retiro, cuántos vivían en locales de la compañía y condiciones de estas viviendas...- fue enviado con fecha 3 de julio un telegrama al Ministro, protestando contra la forma en que estaba llevando a cabo esta información el Interventor del Estado en Granada, que entregaba los formularios a los Jefes de Servicio, para que los rellenasen ellos mismos; telegrama que fue contestado por el Ministro el día 20 del mismo mes, manifestando que se haría justicia.

Así las cosas, el Director de Andaluces hizo llamar a Granada, el día 24 de julio, al maquinista Juan Catalán. En la entrevista se habló del montepío: de las ventajas que el mismo ofrecía, por parte del Director; de las pensiones ridículas que quedaban, por parte del Maquinista. El Director habló de que se haría una nota aclaratoria al Reglamento, pues reconocía que, efectivamente, el mismo no estaba claro para el personal. La entrevista fue tensa y en ella el Director llegó a amenazar con el despido del propio Catalán, del factor Puertas y de otros agentes.

Y llegaron los despidos: el día 1 de agosto fueron separados los dos agentes citados (37). Ello dio lugar a una fuerte reacción: Se cursaron telegramas al Jefe del Gobierno, al Ministro de Fomento y al Director de La Unión Ferroviaria. La prensa local se hizo eco de estos hechos. Se organizó un mitin en la Agrupación Socialista de Granada, para protestar del despido de los dos trabajadores, por entender que habían sido motivados por haber ingresado dichos agentes en La Unión Ferroviaria y por haber pedido cuentas sobre el Montepío. Se dice que el montepío ha recaudado desde 1904, 6 millones de pesetas y que no se sabe dónde han ido a parar. En el mitin se nombra una comi-

sión para que solicite la reposición de los despedidos y pida que el montepío rinda cuentas y sea disuelto en la misma forma que lo ha sido el de M.C.P. La Comisión quedó formada por Concejales de Granada, Abogados, Periodistas y 2 agentes de la Compañía del Sur. (No se nombró a ninguno de Andaluces, por miedo a represalias). Luego se celebraron mítines por representantes de La Unión Ferroviaria, en Córdoba, Málaga y otros puntos. En la Junta General de La Unión Ferroviaria celebrada en Madrid el 14 de septiembre, presidida por Largo Caballero, uno de los acuerdos tomados fue pedir la desaparición del montepío de - Andaluces.

Entre la Sección de Málaga de La Unión Ferroviaria y el Ministro de Fomento se cruzaron cartas y telegramas en que se exponía que muy pronto se llegaría a un conflicto entre la Empresa y los trabajadores si aquélla no accedía a la disolución del Montepío. Ante la situación planteada, el Ministro de Fomento, Sr. Gasset, determinó que el Director General de Obras Públicas, Sr. Armiñán, se trasladase a Málaga, para ver de armonizar las posturas de Empresa y empleados; pero éste no consiguió se llegase a un acuerdo, ante la tenacidad de ambas partes. En vista de que no se solucionaba el asunto, la Sección de Málaga de La Unión Ferroviaria organizó un mitin el día 22 de noviembre, en el que se acordó que si no se arreglaba lo del montepío de acuerdo a sus deseos, el 7 de diciembre se declararía la huelga en los Ferrocarriles Andaluces, como protesta por la negativa por parte de la Empresa a la disolución de la Caja y devolución a los agentes de las cantidades descontadas. Después de acalorada discusión y a propuesta del Sr. Armiñán, se acordó se trasladase a Madrid, en compañía del mismo, una comisión de los empleados, para exponer al Ministro las razones que les inducían a tomar tan grave acuerdo y ver de llegar a una solución favorable.

Vino en efecto a Madrid, el día 27, en unión del Director

General de O. Públicas, la Comisión, formada por el Presidente y los dos Secretarios de La Unión Ferroviaria de Málaga, y se entrevistó con el Ministro. Informado éste por el Director General y por los representantes de los ferroviarios, llamó a su despacho al Director de la Compañía, Sr. Keronnés. Al día siguiente volvió a recibir el Ministro a la Comisión Ferroviaria, a la que informó de que la Compañía había accedido a que los agentes que quisieran seguir perteneciendo al Montepío podrían hacerlo y que aquellos otros que desearan retirar del mismo las cantidades descontadas podrían igualmente hacerlo. La Comisión aceptó la fórmula y el Director de Andaluces salió para París al objeto de poner en conocimiento del Comité de la Compañía el acuerdo a que se había llegado y recabar la necesaria autorización para proceder a la devolución de las cantidades que fuesen reclamadas. Desde París, el Sr. Keronnés telegrafió al Ministro comunicándole la aceptación por parte del Comité de la solución acordada y la concesión del crédito necesario para la devolución de cuotas (38). De esta manera quedó atajada la huelga planteada para el próximo día 7 de diciembre.

Se había evitado la anunciada huelga, pero luego los hechos vinieron a demostrar que el conflicto no había sido solucionado. La revista "Adelante" en su número de 25-01-1912, dice que la Compañía de Andaluces "sigue haciendo mangas y capirotos" y que el Sr. Gasset, que había intervenido en la cuestión del montepío, no hacía cumplir lo acordado.

La realidad es que se produce una situación muy confusa: La Compañía está tramitando las peticiones, pero muchos solicitan salir y al mismo tiempo o posteriormente escriben a la Compañía diciendo que quieren permanecer en el montepío. Por estas razones y para evitar supuestas coacciones, el Ministro de Fomento dispone la intervención del Ingeniero Jefe de la 4ª División de FF.CC. y dicta una Real Orden, de 24-01-1912, estableciendo la no obligatoriedad de pertenecer al montepío y la obli-

gación por parte de la Empresa de devolver, a quienes lo pidan, las cantidades retenidas. Otro hecho contradictorio es que viene a Madrid una comisión, a decirle al Ministro que 3.000 agentes piden que no se disuelva la institución.

La versión que da de los hechos el Presidente de La Unión Ferroviaria, Vicente Barrio, en unas declaraciones a la revista "Adelante" es la siguiente: La Comisión que gestionó la devolución de cuotas, recorrió las líneas de la Compañía pidiendo las solicitudes a los empleados y obreros que estuvieran conformes con la devolución. Realizada esta labor, los comisionados presentaron al Director de la Compañía el "montón" de solicitudes recogidas, pero éste se negó a admitirlas; ante lo cual, los comisionados solicitaron la presencia de un notario. Entonces, la Dirección de Andaluces destinó a algunos elevados funcionarios de la Compañía para que visitasen a los que estaban conformes con la devolución de cuotas y les amenazasen con el despido si no retiraban la solicitud presentada. Incluso habían llegado a ofrecerles 2 pagas, si es que necesitaban dinero; pero que desistiesen de reclamar sus cuotas a la caja de pensiones. La amenaza había surtido efecto, y muchos obreros y empleados, atemorizados, habían retirado su solicitud; pero como no había sido voluntariamente, el disgusto cundía y los chispazos aislados de huelga aparecían. No le extrañaban las noticias que circulaban de que en Jerez y en Málaga proyectaban declarar la huelga: Era de esperar que de los chispazos brotase el fuego con toda intensidad y acaso antes de lo que se esperase. (39)

El 3 de abril, La Unión Ferroviaria de Málaga elevó una denuncia, en regla, al Ministro de Fomento: El montepío, lejos de ser una institución de fines exclusivamente beneficiosos, era por el contrario un negocio de seguros establecido por la Compañía, que realizaba con sus empleados. Contenía cláusulas y disposiciones contrarias a la ley. Se pedía, en consecuencia, la inmediata liquidación del mismo, con imposición al Director

Gerente de la Compañía, y subsidiariamente a la propia Compañía, de las multas previstas por la ley. (La denuncia, fechada en Málaga, iba firmada por el Presidente, Francisco Gil; el Abogado Consultor, Licenciado José de Navas López; y el Secretario, Francisco Bascuñana). (40)

El día 10 de mayo se celebró un mitin en los salones del Círculo Republicano de Málaga. En este mitin se explicó que según la Real Orden dictada pocos días antes, el montepío había tenido vida ilegal durante varios años y que la Compañía tenía 2 meses de plazo para que pudiera legalizarse el mismo. Los obreros debían hacer ver a la Compañía la fuerza de su organización y exigir se respetase esta R. Orden, que establecía que una comisión de obreros intervendría en la confección del reglamento del montepío. En esta asamblea -en la que se hicieron grandes elogios del nuevo Gobernador Civil, Sr. Comenge, que llega dispuesto a exigir el cumplimiento de la ley- se aprobó ir a la huelga y se acordó comunicarlo inmediatamente al Gobernador Civil, para cumplir el precepto reglamentario. Se alegó como motivo de la huelga, que la Dirección de la Compañía se negaba a conceder a los obreros intervención en la confección del reglamento de la caja de pensiones, y que no quería reconocer la existencia de La Unión Ferroviaria. Ya antes de la celebración del mitin, habían dirigido un telegrama al Ministro señalando que la Dirección de Andaluces confeccionaba el reglamento a espaldas de la ley prescindiendo de los ferroviarios; por lo que, a su pesar, la huelga sería inevitable, y que esperaban sus órdenes para evitar el conflicto. El Ministro contestó con otro telefonema indicando que había enviado instrucciones al Ingeniero Jefe de la 4ª División de FF.CC., para su intervención inmediata, en cumplimiento de las leyes y resoluciones acordadas por el Ministerio. (41)

Acordada la huelga, el Comité formado al efecto dirigió un comunicado a los ferroviarios de la región andaluza explican-

do los motivos por los que se realizaba la misma y dando instrucciones sobre cómo debían actuar. Además, en este comunicado se afirma que los nuevos edificios construídos por la Compañía en Málaga, con un valor de 667.035,14 ₧, se han hecho con dinero del Montepío.

La huelga comenzó el 25 de mayo, en Málaga, Puente Genil y Linares; y el día 26 se extendió a toda la red -que era de 1.080 kilómetros-, hasta el punto de que el Correo hubo de ser conducido por alto personal.

El día 27 se celebró en Málaga un mitin, bajo la presidencia de Francisco Gil (Presidente de La Unión Ferroviaria en aquella ciudad) y con asistencia de unos 1.500 huelguistas. Después de amplia discusión, se acordó, por unanimidad, nombrar árbitro para la resolución del conflicto, al Gobernador Civil, bajo las siguientes condiciones:

- Anulación total del montepío.
- Admisión, en sus respectivos puestos, de todos los huelguistas.
- Reposición de todos los empleados y obreros despedidos por cuestiones del montepío, con anterioridad a la declaración de la huelga.
- Abono de los jornales perdidos por la huelga.
- Indemnización de 5.000 ₧ a La Unión Ferroviaria, por los perjuicios ocasionados a la misma.

Se acordó también la siguiente propuesta. "Para el caso de que el Estado llegue a incautarse del servicio ferroviario, los obreros huelguistas se ponen a disposición del Gobierno, a fin de que los utilice en la forma que estime más conveniente" (El día 28, una comisión de huelguistas se ofreció al Gobernador de Málaga para conducir al muelle y descargar 4 vagones de harina destinados al Ejército de Melilla; ofrecimiento que fue aceptado).

El Consejo de Administración de la Compañía, por su parte, el día 27 acordó conceder la devolución de cuotas a los asociados de la caja de pensiones que lo solicitasen.

El Presidente Nacional de La Unión Ferroviaria, Vicente Barrio, se desplazó a Sevilla, para mantener contacto directo con los huelguistas.

El día siguiente, en Madrid, La Unión Ferroviaria organiza un mitin, presidido por Largo Caballero, para determinar la línea de conducta a seguir en relación con la actitud adoptada por los compañeros de la Compañía de Andaluces. En el mitin se explica los descuentos efectuados al personal para el montepío y las bajas pensiones que luego quedan. Después se hace el relato de los hechos que han llevado hasta la huelga: De la información facilitada por una comisión de obreros que vino a Madrid, resultaba que habían pedido la devolución de las cuotas unos 4.000 obreros. La Compañía, sólo había reintegrado las cuotas a 800 y puesto cortapisas, equivalentes a una negativa, al resto; a la vez que ofreció adelantar 3 meses a los que pidiesen anticipo, lo cual comenzó a efectuar, pero obligando a los peticionarios de anticipo a firmar un documento en que solicitaban la continuación del montepío. Cuando reunió el número de estos documentos que estimó suficiente, envió una comisión a Madrid, para que se los mostrase al, entonces, Ministro de Fomento, Sr. Gasset, para hacerle ver que el personal estaba interesado en que siguiera la institución, y sobre esta información capciosa, el Sr. Gasset dictó una Real Orden. Vino luego otra comisión de obreros a Madrid, y mejor informado el actual Ministro de Fomento, Sr. Villanueva, dictó otra R.O., por la que se reconocía el derecho de los obreros a intervenir en la administración de la caja de pensiones. La Empresa no ha cumplido esta Real Orden, y ha surgido la huelga pidiendo la disolución de la caja.

Mientras se desarrollaba el mitin, hicieron acto de pre-

sencia en el escenario, Pablo Iglesias y Quejido. Pablo Iglesias hizo referencia a su intervención en el Parlamento en relación con el asunto de los ferroviarios y Quejido dio cuenta del estado del conflicto: Según telegrama recibido esa misma noche, al día siguiente reanudarían el trabajo; ya que los huelguistas y la Compañía habían nombrado árbitro para el arreglo del conflicto, al Gobernador de Málaga, comprometiéndose a respetar el laudo que dictase. En aquellos momentos estaban reunidos los representantes de las dos partes, para conocerlo y respetarlo, de conformidad con el compromiso contraído.

En efecto, el día 28, el Gobernador hizo público el fallo dictado, que contenía las siguientes disposiciones:

- Incorporación a los puestos de trabajo del personal, una vez conocida la sentencia, cesando por tanto la huelga; y comunicación por parte de la Junta de Huelga, a los obreros de toda España, para que cesasen en su actitud de solidaridad y paro voluntario.
- La Compañía no tomaría represalias, respetando en sus cargos a todos los huelguistas. Si revisados por el propio Gobernador los expedientes del maquinista Juan Catalán, del fogonero Juan Soler y del factor Rafael Puerta, resultara que los mismos no habían cometido falta grave, la Compañía los aceptaría en las mismas condiciones que los huelguistas.
- Quedaban disueltos el montepío y caja de pensiones, para todos los huelguistas. Subsistiría la caja de pensiones, en la forma actual o reformada, para todos los agentes que lo desearan, sin que la Compañía pudiera en ningún momento obligar a ingresar en ella. Serían devueltas, en el término de 3 meses, las retenciones hechas a los que causaren baja en la caja, más los intereses devengados.

Reunidos en Málaga, el día 29, más de 1.000 ferroviarios, para estudiar el laudo dictado por el Gobernador, y a pesar de reconocer la buena fe del mismo, acordaron rechazarlo, por estimar que la Compañía, que no había hecho caso de Reales Ordenes ni consejos del Gobierno, haría burla, una vez más. En consecuencia, continuaría la huelga.

Ese mismo día, las Cámaras de Comercio de Andalucía protestaron ante el Gobierno por los perjuicios inmensos ocasionados al comercio; y se reúne el Consejo de Ministros para tratar exclusivamente del conflicto.

La huelga siguió, y el día 31 Vicente Barrio propuso al Gobernador de Sevilla la siguiente fórmula, para dar fin al conflicto: Las cantidades a devolver a los obreros serían impuestas en la Caja de Ahorros, a nombre de aquéllos. También sería impuesta en dicha Caja, por la Compañía, la cantidad que le correspondiera por los Estatutos.

El mismo día 31, el Gobernador de Sevilla, Sr. Sánchez Anido, comunicó que la Compañía se resignaba a la disolución del Montepío.

Y terminó la huelga (42). Luego vino un mitin en Córdoba, para celebrar el triunfo alcanzado y, lo que era más importante, el sentimiento de fuerza por parte de los trabajadores.

La Gaceta publicó una R.O. declarando disuelta y en liquidación la caja de pensiones, según las siguientes reglas:

- Respecto de aquellos agentes que tuvieran reconocida hasta la fecha, para sí o para sus viudas y huérfanos, una pensión, el Consejo de Administración cumpliría lo dispuesto en el art. 25 del reglamento.
- A los demás agentes, les serían devueltas las cantidades retenidas, más los intereses de las mismas.

- El remanente que resultase correspondiente a la Compañía por aportaciones, quedaría a disposición de ésta, para los fines que en beneficios de sus agentes posteriormente determinase.
- La comisión liquidadora estaría constituida por quienes designase la Compañía y una representación de los agentes, cuyo número no excedería de 3. En el caso de surgir discrepancias en la liquidación, serían solventadas éstas por el Gobernador de Málaga o persona que éste designase. (43)

6.1.5. EL PARO EN LOS TALLERES DE VALLADOLID DE LA COMPAÑIA DEL NORTE, EN MARZO DE 1912

Mientras se estaban desarrollando los hechos que llevaron a la huelga al personal de la Compañía de Andaluces, 2 meses antes de que ésta estallara, se produjo un paro de cierta importancia en los talleres que la Compañía del Norte tenía en Valladolid:

La sección de obreros del Material Fijo, que se componía de unos 160 obreros, más otros 200 destacados en la línea, venía solicitando, desde hacía algún tiempo, aumento del 25% del jornal, fundándose en el hecho de que ya disfrutaban de condiciones equivalentes otras secciones importantes de los talleres; y caso de que no se accediera a esta demanda, que les fuera concedido el trabajo a destajo.

Como no eran atendidos en su petición, el 27 de marzo entraron al trabajo a la hora acostumbrada, pero poco antes de las 11 de la mañana suspendieron su labor y se dirigieron a la oficina del Inspector Principal, al que reiteraron su solicitud de aumento del 25% del jornal. Este les dijo no tenía atribuciones para conceder lo que solicitaban y les indicó la convenien-

cia de que nombrasen una comisión para tratar el asunto y redactasen un escrito solicitando de la Dirección las mejoras que pedían.

El Inspector Principal trató el asunto con los otros jefes de los talleres de Valladolid y decidieron poner el asunto en conocimiento de la Dirección, para que resolviese a la mayor brevedad. Los obreros de Material Fijo, por su parte, recabaron solidaridad de los compañeros de los otros talleres, y por la tarde, estando presentes en los talleres, continuaron el paro, al que se unieron operarios de los otros talleres.

Después de la salida del trabajo, una comisión, presidida por el Presidente de La Unión Ferroviaria de Valladolid, se entrevistó con el Gobernador Civil; el cual llamó luego al Jefe interino de los Talleres. Los ferroviarios tuvieron una reunión en el Centro Obrero y decidieron continuar el paro al día siguiente; lo que, efectivamente hicieron.

Según la revista Adelante, los que holgaron ese día, fueron:

- En la sección del depósito, todos, excepto 7 obreros dedicados a la carga de carbón de las máquinas.
- En explotación, todos menos los telegrafistas.
- En el pequeño material, los obreros de relojería, pero no los lampisteros.
- En almacenes generales, todos menos la brigada encargada de la remisión de comestibles a las estaciones, para los empleados.
- En vía y obras, todos.
- En los talleres de material fijo, todos.

Como en la noche del día 28 recibieron noticias de que los comisionados enviados de Madrid por la Compañía venían dispuestos a solucionar el conflicto mediante determinadas conce-

siones, los obreros acordaron reanudar el trabajo el día 29; lo que, efectivamente hicieron.

En la noche de ese día, reunidos en el Gobierno Civil los jefes, madrileños y vallisoletanos, y una comisión de los obreros, les fue concedido a éstos el trabajo a destajo, pero no el aumento del 25% del jornal, hasta que se estudiase detenidamente la cuestión (44). (Ver apéndice 138).

6.2. LA HUELGA DE 1912 DE LA RED CATALANA DE M.Z.A. Y EL ANUNCIO DE HUELGA GENERAL FERROVIARIA

6.2.1. LA SITUACION GENERAL Y LA INQUIETUD DE LOS FERROVIARIOS

El año 1912 es un año destacado en la conflictividad ferroviaria. Aparte otras huelgas, como la llevada a cabo por los agentes de la Compañía de los FF.CC. Andaluces para tratar de conseguir la supresión del Montepío, y que hemos visto ya, tiene lugar la realizada por los ferroviarios de la Red Catalana de la Compañía de M.Z.A. desde el 25 de septiembre hasta el 6 de octubre; así como el anuncio oficial de declarar huelga general ferroviaria a partir del 8 de octubre.

Vamos a ocuparnos en el presente capítulo, de estos hechos conflictivos, tratando de conocer la motivación de los mismos, las circunstancias en que se producen y su desarrollo; llegando hasta aquellos detalles que una abundante documentación conservada en el archivo histórico de Renfe nos ha permitido conocer.

La primera pregunta que nos hacemos, es por qué se produce en este momento el conflicto ferroviario más importante de los hasta entonces habidos; pues aun cuando se habían dado otras situaciones de conflicto, como la oleada de huelgas de maquinis-

tas y fogoneros que a finales de 1872 recorrió distintas compañías, su importancia no es comparable con la de esta huelga de la Red Catalana, que estuvo a punto de desencadenar una huelga general ferroviaria.

La situación en España, es de recuperación económica, a la que no son ajenas las compañías de ff.cc. El Gobierno está presidido por Canalejas, en quien, dada su procedencia liberal, los obreros habían puesto esperanzas que luego se verían defraudadas. Se está a 3 años ya de distancia de la Semana Trágica de Barcelona. La U.G.T. se encuentra en período de fortalecimiento y los anarco-sindicalistas tienen su Confederación Nacional del Trabajo.

Buscando cuál pudo ser el motor principal que impulsó el conflicto, salta enseguida la contestación: Los ferroviarios se han organizado y han celebrado un congreso nacional del que han salido unas peticiones de mejora amplias, que han formulado a todas las compañías. Se sienten fuertes y en condiciones de plantear sus reivindicaciones. A esto apunta el Instituto de Reformas Sociales, que en su crónica sobre la huelga pone como antecedente de la misma el movimiento de asociación del personal de ff.cc. (45) Pero aunque nos parece que esto es así, creemos debe ser matizado; puesto que la realidad es que la huelga se declaró en contra de la opinión de la Organización Ferroviaria, según veremos más adelante.

¿Y por qué se produce la huelga en Cataluña precisamente, siendo así que la organización de los ferroviarios era nacional? Las bases aprobadas en el Congreso, es decir, las peticiones de mejora a solicitar de las compañías, se dirigieron a todas ellas. Todos los ferroviarios de España esperaban impacientes la contestación de las empresas, pero fueron los catalanes de una de las compañías los que no supieron, o no quisieron, dominar esta impaciencia y se lanzaron a la huelga; no fue siquiera

el personal de una compañía, sino una parte de él.

Que sea Cataluña donde se produce la huelga, parece no debe extrañar, dado que se trata de una región industrializada y por ello propicia a la protesta obrera; amén de ser el bastión del anarquismo, defensor y propagandista de la huelga revolucionaria.

Por otro lado, los ferroviarios asociados de la Red Catalana de M.Z.A., tienen al frente un personaje un tanto especial, Pedro Ribalta, un revisor de billetes, del que no acaba de verse claro cuál era el verdadero móvil de su actuación; si bien cabe pensar que el principal resorte, aunque no el único, era la ambición personal, el afán de notoriedad; aspectos a los que, de algún modo, hace referencia la Compañía, cuando, tiempo después de solucionada la huelga, acabe por despedir a este empleado y dirija una circular al personal de la Empresa para justificar este despido.

Hay, además, otro factor a tener en cuenta y que entiendo influyó no poco en que se produjera la huelga: es la situación económica de la Compañía. El personal sabe que ésta ha mejorado y que, tras haberse reanudado, a partir del ejercicio de 1899, el reparto de dividendo a los accionistas, éste iba subiendo año tras año, desde 1906; de modo que por el ejercicio de 1911 se había dado un dividendo de 20 ₧ por acción; además de destinar cantidades importantes a obras de mejora y a formar un fondo de reserva. (46) Es cierto que M.Z.A., a partir del momento en que se produjo el cambio de signo de los resultados de la explotación, había concedido diversas mejoras a su personal, entre ellas la importantísima de crear, con efectos de 01-01-1900, un servicio de retiros para los empleados y de pensiones de viudedad y orfandad, sin retención alguna sobre los sueldos; pero, seguramente, los trabajadores pensaban que las mejoras concedidas no eran suficientes y que seguían siendo explotados. (47)

Otro hecho, por fin, que no debe ser olvidado, la huelga que recientemente habían mantenido los agentes de la Compañía de Andaluces y como consecuencia de la cual consiguieron la supresión del montepío creado por la Empresa.

Celebrado, entre los días 24 y 29 de junio de 1912, el I Congreso Ferroviario y constituida la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles, el Comité Nacional, aun antes de estar formalmente constituido, dirigió con fecha 20 de julio, carta a todas las compañías, adjuntando las "Bases" o peticiones acordadas por el Congreso.

Lo que se pedía en las bases, según hemos visto, era mucho; y, por otra parte, en la carta de envío de las mismas no se daba a las compañías un plazo para contestar. Era, además, época de veraneo y, por ello, no se reunían los Consejos de Administración. En estas condiciones y sin sospechar que los acontecimientos pudieran precipitarse, las compañías comenzaron a actuar, conscientes, al menos en parte, de la fuerza y empuje con que venían los ferroviarios asociados; pero pensando que se podía hacer el estudio de las peticiones de los trabajadores con suficiente tranquilidad, para someterlo en su momento a los respectivos Consejos de Administración y aplicar las mejoras que se acordasen a partir del ejercicio económico de 1913, con la aprobación de los correspondientes presupuestos.

Como muestra de que las compañías iban teniendo conciencia de la importancia de la organización de los ferroviarios, traemos aquí el caso de la del F.C. de Zafra a Huelva: Su Director, Merry del Val, apenas recibida la carta del Comité enviando las bases, escribió al de M.Z.A., preguntando si por parte de esta Compañía y de las otras de 1ª importancia, no se había pensado en iniciar la unión de todas las compañías del País, para presentar un frente unido ante los acontecimientos, fáciles de prever, en un porvenir no lejano. En tal supuesto, su Compañía

ña se adhería al mismo. Poco después, el 4 de agosto, envía nueva carta indicando que tenía motivos para saber que la Compañía de Bobadilla a Algeciras y la de los Andaluces, pensaban como él y deseaban ver una "acción común y una inteligencia completa de todas las Direcciones de FF.CC., frente al peligro". La opinión del Director del F.C. de Zafra a Huelva acerca de las bases acordadas por el Congreso Ferroviario, era: 1ª, que no podían admitir las compañías la intromisión de elementos extraños como intermediarios entre ellas y su personal, y mucho menos siendo ellos agitadores profesionales, que ni eran ferroviarios ni apenas merecían el título de obreros. 2ª, que era evidente "la imposibilidad de acceder a todas las pretensiones del citado Congreso" (Esto parece también claro y la propia Federación reconoció que era excesivo lo que se pedía). 3ª, que, sin duda, se iban a producir "algunas dificultades y discordias por los referidos agitadores", y que la reciente huelga del personal de ff.cc. de la Compañía de Andaluces y la solución forzosa que se había dado al asunto, demostraba que aisladamente era difícil a una compañía, por poderosa que fuera, sostener sus derechos contra ciertas influencias e imposiciones. En definitiva, creía Merry del Val que los contactos entre las compañías debían llevar hasta una reunión de los Directores de todas ellas, para tomar acuerdos unánimes, esenciales y trascendentales. En el caso concreto de su Compañía, señalaba que el Administrador Delegado estaba dispuesto a venir a Madrid desde Londres, donde residía el Comité que llevaba la administración de la Compañía; si bien no creía llegara a ser necesario esto. (48)

Por lo que se refiere a los ferroviarios, poco después del envío de la carta a las compañías, la Sección Catalana comenzó a dar muestras de impaciencia. Y así, con fecha 29 de julio, remitió carta a las otras Secciones de la Federación, en solicitud de apoyo para el caso de exigir, y no implorar, la inmediata contestación de las compañías, según acuerdo tomado en asamblea extraordinaria que habían celebrado el día 27. (Apén

dice 139). Esta carta suponía una actuación en contra del reglamento y de los acuerdos tomados en el Congreso Nacional de Madrid, al prescindir esta Sección del Comité Nacional y dirigirse directamente a las otras secciones, mostrando su "disconformidad sobre la forma en que han sido presentadas las bases a las compañías". Llegado a conocimiento del Comité Nacional el contenido de esta carta, se dirigió a las secciones haciendo ver que su actuación había respondido fielmente a los acuerdos tomados en el Congreso, al presentar las reclamaciones con "carácter de transigencia y sin determinar plazo para su concesión", conforme con la proposición aprobada por unanimidad; y haciendo ver, asimismo, el proceder incorrecto de la Sección Catalana al dirigirse directamente a las otras secciones.

El estado de inquietud de los ferroviarios trasciende a la calle y ya a finales de julio corren rumores, que recoge la prensa, de que los ferroviarios de la región catalana tratan de declararse en huelga en fecha próxima y que incluso prescindirán para ello de los preceptos legales. Los rumores sobre propósito de huelga por parte de los ferroviarios, no solo persisten sino que van en aumento y llegan hasta el Congreso y los Ministerios. (49)

Un hecho que parece estuvo a punto de desencadenar el conflicto fue el siguiente: Elegida la Junta Directiva del Sindicato de la Sección Catalana, recayó el cargo de Vicepresidente en el Visitador General del Recorrido del Norte, Luis Mayafre. (50) Al día siguiente, la Compañía le trasladó a las oficinas de Madrid "por no haber cumplido órdenes de la Superioridad", lo que fue interpretado por algunos como una venganza de la Compañía contra La Unión Ferroviaria; pero muchos obreros consideraron que no era motivo suficiente para declarar la huelga.

En la 2ª quincena de agosto, las compañías comenzaron a contestar la carta del Comité Nacional. Las dos primeras en ha-

cerlo fueron la de Medina a Zamora y la del F.C. Eléctrico de La Loma, pero no anticipaban juicio alguno, sino que se limitaban a acusar recibo. (51) (Ver en apéndice 140, contestación de M.Z.A)

Mientras las compañías siguen trabajando en el estudio y evaluación de las peticiones hechas por sus trabajadores, mantienen contactos con el Gobierno, que les había solicitado información sobre el alcance de las peticiones hechas por el personal. Las compañías sostienen que les es imposible atender todas las peticiones hechas y el Gobierno comparte este criterio: El propio Sr. Canalejas, en declaraciones hechas a la prensa el día 21 de agosto, manifestó que las mejoras solicitadas habían sido valoradas con cuidado, para ver hasta qué punto podían ser atendidas, y que lo que lentamente se podría lograr, sería imposible concederlo en el acto. (52)

En esta línea, el Presidente del Gobierno hizo unas amplias declaraciones que pueden ser consideradas de advertencia y aun de amenaza para los trabajadores: Se refirió, primero, a la buena disposición del Gobierno, "siempre favorable a la clase trabajadora, cuando se trata de sus intereses legítimos", como lo había demostrado en la reciente huelga de los FF.CC. Andaluces para la desaparición del montepío creado por la Compañía, dictando una Real Orden que declaraba disuelto y en liquidación el mismo; a pesar de lo cual, no habían cesado un momento los trabajos para que la Federación Nacional de los Ferroviarios siguiera las tendencias y procedimientos de la U.G.T. Señaló, después, que en la carta enviada a las compañías como resultado del Congreso Ferroviario, se pedía no sólo el aumento de un 30% en los sueldos, pensiones de retiro, viudedad y orfandad, reducción de jornada y otras mejoras, sino la reintegración en sus puestos de trabajo de los ferroviarios que hubiesen cometido delitos político-sociales. Luego pasó a la amenazada velada, haciendo referencia a la postura tomada por distintos Gobiernos ante el hecho de la huelga en ff.cc.: En Holanda, con motivo de

la huelga de 1903, aprobación de una ley inspirada en el criterio de que "un servicio indispensable para la vida de la sociedad moderna, no podía interrumpirse y que la ruptura del contrato era un delito". En Italia, la huelga ferroviaria, condenada por diputados republicanos y algunos socialistas, había conducido a la promulgación de la ley de 1908, que asimilaba a los agentes de los servicios públicos, a los funcionarios, y prohibía la huelga de los mismos. Inglaterra y Canadá tenían establecido, desde 1907, el arbitraje obligatorio para las huelgas ferroviarias. En Francia, cuando se produjo, Briand adoptó enérgicas medidas, llamando a filas a los reservistas, por ser reservistas muchos ferroviarios, amenazando con los severos castigos de la justicia militar. (53)

6.2.2. LA ASAMBLEA DEL 6 DE SEPTIEMBRE DE LOS CATALANES Y LA DINAMICA ABIERTA POR LA MISMA

El personal de la Red Catalana seguía inquieto. El nuevo servicio de trenes inaugurado el 1º de septiembre y que, al parecer, suponía sobrecarga de trabajo para algunos agentes, aumentó la excitación, y el día 6 del indicado mes la Junta directiva de la Sección Catalana insertó un aviso en la prensa convocando a una asamblea, esa misma noche, en el teatro Triunfo, a fin de "tomar acuerdos y disposiciones que pongan coto a los atropellos y vejaciones que estamos sufriendo" (Se advertía que no se permitiría la entrada a quien careciese del carnet acreditativo de su personalidad). (54)

En la asamblea se trató el caso Mayafré, el visitador general de Recorrido a que nos hemos referido con anterioridad, y se admitió que el traslado había sido dispuesto por incompatibilidad del interesado con varios de los Ingenieros de su Compañía, "nacida anteriormente al ingreso de dicho señor en La Unión Ferroviaria"; y se acordó, no obstante, dirigir una protesta a

la Empresa.

Luego se dio lectura a una proposición que contenía los siguientes puntos:

1º.- Que se enviase una comunicación al Comité Central de Madrid, manifestando que la Sección Catalana creía necesario remitir un escrito a las compañías exigiendo contestación inmediata a las bases aprobadas en el Congreso Nacional de junio, con las modificaciones que se aprobasen en la asamblea que estaban celebrando.

2º.- Dar un plazo de 8 días, para que las compañías contestasen por escrito.

3º.- Que, transcurrido ese plazo, una comisión redactase un manifiesto dirigido a todos los ferroviarios, relatando los atropellos cometidos por las compañías; lo que les obligaba a ir a la huelga.

4º.- Que el escrito dirigido a las compañías, se enviase dentro de un plazo de 72 horas.

Abierto el debate, la discusión fue acaloradísima; ya que algunos querían que se declarase la huelga inmediatamente, mientras la mayoría se oponía a ello. Aprobaron el envío, en un plazo de 72 horas, de un escrito a las compañías dándoles 8 días para contestar; de modo que si no lo hacían en el indicado tiempo o la contestación no era satisfactoria, irían a la huelga general dentro del plazo reglamentario. El escándalo que se produjo por la disparidad de criterio de los concurrentes, hizo que se levantase la sesión (55) . Las mejoras que se solicitaban de la Compañía serían las aprobadas en el Congreso Nacional, que ya conocemos, más las acordadas ahora en la asamblea, que veremos un poco más adelante.

En Barcelona causó satisfacción el conocimiento de que no había sido declarada la huelga en la asamblea, pues se tenía el temor de que fuese aprobada en la misma.

Pero aunque no se hubiese declarado todavía la huelga, ésta aparece ya como casi inevitable. Unos con más impaciencia, otros con menos, los ferroviarios catalanes estaban decididos a luchar para conseguir unas ventajas; creen ha llegado el momento de poner freno a los "atropellos" de la Empresa. Se sienten unidos y, por ello, en condiciones de exigir; y creen que la huelga será el arma con la que vencerán. Tienen bien reciente el caso de sus compañeros de la Compañía de Andaluces, que con la huelga han conseguido la supresión del montepío. En palabras del Gobernador Civil de Barcelona, Sr. Portela, entre los ferroviarios de M.Z.A. (habla de los de Barcelona) había "como una especie de ilusión sentimentalista por hacer la huelga". (56)

La formación de La Unión Ferroviaria, con la propaganda llevada a cabo por todas las líneas, había sido como un aldabonazo a la conciencia de los ferroviarios españoles. El Congreso celebrado en Madrid, como fruto de esta organización y base de otra más perfecta estructuración, había producido entre el personal gran entusiasmo haciéndoles sentir la importancia de su número y la fuerza de la unión. Sienten la necesidad de combatir las injusticias que, además de sufridas, ahora son denunciadas de forma pública y hasta demagógica. Van perdiendo el miedo.

Entre los catalanes de M.Z.A. han prendido con fuerza las nuevas corrientes. Así lo reconocerá el propio Director de la Compañía en la reunión mantenida el 10 de septiembre con el Ministro de Fomento y alto personal del Ministerio: Dando cuenta de la situación existente en la Red Catalana, explicó el rápido aumento que allí había tenido la asociación del personal después de la huelga de la Compañía de Andaluces y del Congreso Ferroviario, hasta el punto, dijo, "de hallarse asociados y dispuestos a ir a la huelga la casi totalidad de los agentes". (57)

Celebrada, pues, en el clima de excitación descrito, la asamblea del día 6; la actividad, tanto de los obreros, como de

los directivos de la Compañía y del Gobierno, toma un gran ritmo.

Así, al día siguiente y en el mismo teatro, se reunieron los obreros y empleados de la Compañía del Norte (La asamblea del día 6 había sido fundamentalmente de personal de M.Z.A.). Los del Norte, tras una larga discusión, aprobaron una moción declarando haber visto con simpatía el movimiento iniciado por sus compañeros de la Sección Catalana, M.Z.A. (58)

El mismo día 7, el Gobernador Civil de Barcelona celebró reuniones con los representantes de las Compañías de M.Z.A., del Norte, del Central de Aragón, y de Flasá a Palamós.

En Madrid, el Jefe del Gobierno hizo una amplia declaración a la prensa. Como en ocasiones anteriores, se refirió al apoyo prestado por el Gobierno a los ferroviarios en distintas ocasiones, haciendo mención, incluso, de las informaciones llevadas a cabo por los anteriores Ministros de Fomento, Sres. Calbetón y Gasset, para conocer las necesidades de los empleados de ff.cc. Aludió, también, a las mejoras introducidas por las compañías en favor de su personal. Se refirió después a la reciente formación de La Unión Ferroviaria, como sociedad de resistencia, (y no de cooperación como era la Asociación de Empleados y Obreros de los FF.CC. de España) y en la que junto a miembros profesionales había otros agitadores, que con el pretexto de reivindicar aspiraciones de clase, trataban de provocar la huelga general. Sin embargo, el Gobierno no había prohibido la celebración del Congreso de Ferroviarios en Madrid, en el pasado mes de junio, ni, luego, la reciente asamblea de Barcelona; a pesar de que se habían levantado algunas voces en contra de estas reuniones. El Ministro de Fomento, Sr. Villanueva, había recibido a los Sres. Barrio y Cordoncillo, Presidente y Secretario, respectivamente de la Federación Nacional de los Ferroviarios; así como a cuantos habían querido hablarle de estas cuestiones. Asimismo, buscando la solución del problema, había

mantenido contactos con los Directores de las Compañías y con los Inspectores del Gobierno en los FF.CC. Finalmente, indicó que su Gabinete tenía preparadas medidas para evitar ocasiones de conflicto y garantizar la normalidad de la vida nacional, y mostró su confianza en que el personal de ff.cc. correspondería adecuadamente, sin escuchar ciertas excitaciones de los que les utilizaban como instrumento para sus fines políticos.

Las imputaciones de móviles políticos, son rechazadas una y otra vez por los ferroviarios. Así, el día 10 una comisión visitó al Gobernador de Barcelona, para hacerle presente que la huelga, caso de producirse, sería pacífica y que no era cierto que el movimiento tuviera carácter revolucionario. En el mismo sentido se manifestaron, también, al día siguiente, varios agentes llegados a Madrid en aquella misma fecha, protestando de las declaraciones hechas por el Gobierno en el sentido de que la huelga de que se hablaba estaba preparada de acuerdo con determinados elementos políticos; siendo la realidad que la única causa del conflicto eran las desigualdades irritantes con que eran tratados los ferroviarios de M.Z.A. con respecto a los de la Compañía del Norte y aun en relación con los de la Red Antigua de la propia M.Z.A.

El día 10, los ferroviarios presentaron las reclamaciones acordadas en la asamblea al Subdirector de la Compañía en Barcelona, Sr. Cardenal, al no poder hacerlo al Director de la Compañía, Sr. Maristany, porque éste había sido llamado a Madrid por el Ministro de Fomento. El Subdirector prometió a la comisión que le hizo entrega de las reclamaciones, que sería igualado en derechos y deberes el personal de las dos Redes de la Compañía.

Por otro lado, con el fin de que llegase al conocimiento no sólo de los ferroviarios sino del público en general, difundieron un manifiesto exponiendo los motivos por los que se dis-

ponían a ir a la huelga, caso de no ser atendidos.

Por su parte, el Presidente de la Sección Catalana, el día 11 se desplazó a Zaragoza, donde dio una conferencia para informar a los compañeros de las peticiones hechas a la Compañía y aclaró que era absolutamente falso que el movimiento tuviera carácter revolucionario, en contra de lo que habían dicho algunos miembros del Gobierno.

Aunque las reclamaciones acordadas en la asamblea no fueron entregadas a la Compañía hasta el día 10, según hemos señalado, es claro que ésta estuvo en todo momento al corriente de los sucesos y mantuvo frecuentes contactos con las autoridades, tratando de atajar el conflicto en puertas. Ya hemos indicado, también, que el Director, que estaba en Barcelona, fue llamado a Madrid por el Ministro de Fomento. Desde Madrid, Maristany estuvo en constante comunicación con el Gobernador de Barcelona a través de la correspondencia escrita.

Pues bien, una de las primeras conclusiones que se extrae de estas cartas, es que tanto el Gobernador como el Director de M.Z.A. veían la huelga como inevitable. Aparece claramente en la que con fecha 17 de septiembre escribió el Gobernador a Maristany, en la que le dice: "He recibido su carta y tiene Ud. razón en cuanto me dice". "En el fondo, ya sabe Ud. de hace tiempo, que soy un convencido en cuanto a ser un mal inevitable la huelga de los ferroviarios, y mis impresiones de hoy son de que ese peligro se nos viene encima a toda prisa". También se deduce de estas cartas que, al menos al principio, las Autoridades de Madrid no veían la situación tan grave como se consideraba en Barcelona (59). Así se entiende que en la reunión mantenida el día 10 por alto personal del Ministerio de Fomento y de la Compañía, el Ministro, que no estimaba la situación tan apurada como resultaba del relato hecho por el Director de M.Z.A., expresase su opinión de que las compañías no debían en

modo alguno reconocer a la Federación Ferroviaria, dejando en todo caso al Gobierno la función de mediador. (60)

Y, a todo esto, ¿qué pensaban en Madrid los dirigentes de la Federación Nacional de los Ferroviarios? Vimos en su momento, que el punto 1º de la propuesta presentada a la asamblea de Barcelona, del día 6, era que se enviase un comunicado al Comité Nacional, manifestando que la Sección Catalana creía necesario remitir un escrito a las compañías exigiendo contestación inmediata a las peticiones formuladas a las mismas. Pero el Comité, no había recibido tal comunicación. Los catalanes estaban actuando por su cuenta.

Ante estos hechos, el 12 de septiembre, el Comité envió a la Junta Directiva de la Sección Catalana una extensa carta, en la que, después de hacer referencia a que tienen conocimiento de la celebración de la asamblea y de los acuerdos tomados en la misma por las noticias publicadas en la prensa, pues hasta la fecha no han recibido la comunicación anunciada, les reprochan abiertamente su actuación. Destacamos los puntos más importantes de esta carta: En el Congreso Nacional se tomó el acuerdo de tener ultimada y funcionando la Organización antes de declarar un movimiento, y que sería el Comité Nacional quien recordase a las compañías la respuesta a las bases, sino la daban; así como quien señalase plazo y quien preparase y realizase el movimiento, si a ello se viesan obligados. Este acuerdo fue aceptado de forma expresa por sus representantes en el Congreso, Sres. Ribalta y Broto; y, sin embargo, ahora, faltando a la palabra dada, se atribuían facultades que no les correspondían. Han tomado resoluciones de extrema gravedad e importancia, prescindiendo de la conveniencia de todos los ferroviarios y, consiguientemente, de la Organización; pues aun cuando se hallasen en condiciones ventajosas y seguros de alcanzar el triunfo, deberían haber demorado su resolución, para poner su fuerza a disposición de la causa general, cuando fuese llegado el momento. Y, ¿qué pa-

saría, si por errores fáciles de padecer, no resultase así y precisasen, en consecuencia, el apoyo de la Federación? Su acuerdo obligaría a reclamar un movimiento solidario; siendo así que estaban conteniendo otras impaciencias, tan legítimas como las de ellos. Es decir, que por virtud de su acuerdo, precipitadamente tomado a impulsos de una justa indignación, las energías en reserva tendrían que emplearse en cosa distinta a la que, por conveniencia de todos, estaban destinadas. En definitiva, les piden, en nombre de la conveniencia general de los ferroviarios, que soporten, por breve tiempo, la situación en que les ha colocado la Empresa, y que reserven sus fuerzas para aumentar las de todos en el momento oportuno, cosa que a ellos mismos les conviene. Después de señalar las incorrecciones en que han incurrido, entre ellas el propósito de dirigirse directamente a las demás Secciones, prescindiendo del Comité, les anuncian que van a dar traslado de esta carta a las Secciones, pidiéndolas, en nombre del interés general, que si la Sección Catalana se dirige a ellas, le hagan ver la improcedencia de su actuación y la conveniencia de que atiendan los consejos del Comité. Según lo anunciado, al día siguiente, el Comité dio a conocer la carta anterior a todas las Secciones de la Federación. (Ver apéndice 141).

Vemos, pues, que hay un claro enfrentamiento entre la Sección Catalana y el Comité Nacional, porque aquélla actúa al margen del Comité tomándose atribuciones que no le corresponden. No era la 1ª vez que lo hacía, pues ya vimos que con fecha 29 de julio se había dirigido a las otras Secciones, en contra del Comité. El problema, según analizamos en su momento, venía de atrás, y si bien con ocasión del Congreso Nacional se llegó a un arreglo, éste fue superficial, de circunstancias, según los hechos vinieron a demostrar: la Sección Catalana seguía, en realidad, sin someterse a la disciplina de la Federación Nacional.

¿Dónde hemos de buscar la raíz de estos hechos? ¿En la

masa de los ferroviarios de la Sección Catalana, que se sienten discriminados, o tienen una mayor conciencia social de las injusticias cometidas por la Empresa y más confianza en el éxito de la lucha, ya? ¿O se trata, pura y simplemente, de personalismos de los dirigentes y de forma especial de Ribalta, el presidente de la Sección Catalana? La respuesta parece ser que, si no en su totalidad sí en gran medida, la personalidad de Ribalta es causante de esta situación.

La prensa recoge que el propio Ministro de la Gobernación, Sr. Barroso, se ha referido al antagonismo, a la dualidad peligrosa existente entre los ferroviarios españoles. En la forzada gestación de esta huelga, cuyos fines no son enteramente societarios, "han entrado con mucho las rivalidades, las discordias y aun el amor propio de los que figuran como directores de las masas obreras" "La opinión, que ha seguido con interés la marcha un poco vacilante, de los preliminares del conflicto, ha llegado a percatarse en toda su extensión de las hondas divisiones que los ferroviarios han puesto de relieve en la preparación de la huelga, anteriormente declarada por una fracción del antiguo organismo que se llamó Unión Ferroviaria Española. Barrios por un lado, Ribalta por otro; es decir, el Comité Central de una parte y el grupo de catalanes por otra, han reñido entre sí sorda batalla antes de llegar al punto peligroso en que la impaciencia o el afán de dominio, las rivalidades y los celos, acababan de declarar una huelga" "... es posible que el conflicto no hubiera llegado a tener estado sin esta increíble acometividad de Ribalta, en quien las impaciencias o el afán de éxito han borrado las sumisiones expresadas por su propia palabra, a raíz del Congreso celebrado en Madrid y aun después, en plena convención del Comité Federal, única entidad autorizada para elegir y señalar el momento de la lucha". (61)

Pero resulta, por otro lado, que si el Gobernador de Barcelona no estaba equivocado respecto a las verdaderas intencio-

nes y fin perseguido por Ribalta, éste no quería la huelga, aunque la masa en general de los ferroviarios catalanes tenía como una ilusión infantil de ir al paro. El Gobernador entendía que para llegar a una transacción, el mejor instrumento que podía encontrarse era Ribalta. En sus conversaciones con el Gobernador había admitido que no era posible "ir a esas mejoras tremendas de sueldo que piden". Hay luego en la carta en que el Gobernador hace estas manifestaciones un párrafo que merece ser conocido y es el siguiente: "Ribalta tiene su amor propio comprometido en que las concesiones que hagan las compañías, sean a la Red Catalana en vez de a la Unión General Ferroviaria, y hasta llegó a decirme, y esto se lo digo con la mayor reserva, que de este modo esta Unión General Ferroviaria sería quebrantada al ver sus afiliados que otros recibieran más positivo resultado que ellos, y que, por consecuencia, se quebrantaría también la conjunción republicano-socialista a que aquella Unión Ferroviaria pertenece. (62)

En contra de estas apreciaciones del Gobernador, leemos en la prensa que Ribalta estaba decidido a declarar la huelga y que había manifestado que sólo o acompañados, irían a ella si no se les daba las debidas satisfacciones.

Por todo ello, resulta un tanto enigmático el comportamiento de este personaje. Quizá creyó que conseguiría obtener ventajas suficientes como para considerar haber logrado el éxito, sin tener que llegar hasta la huelga.

6.2.3. UNA COMISION DE LA SECCION CATALANA EN MADRID Y EL ANUNCIO OFICIAL DE HUELGA

Buscando contener el movimiento huelguístico que se venía encima, el Ministro de Fomento telegrafió al Gobernador de Barcelona en el sentido de que, sin que apareciese como iniciativa

del Ministro, tratase de conseguir que se desplazase a Madrid, donde podría tratarse mejor el asunto, una comisión de los ferroviarios de la Sección Catalana.

Como resultado de esta iniciativa, en la asamblea celebrada por los ferroviarios el día 12 y una vez aprobados los trabajos llevados a cabo hasta entonces por la Comisión de Huelga, se presentó una proposición para que, de acuerdo con una entrevista mantenida con el Gobernador, se designase una comisión que se desplazara a Madrid para entrevistarse con el Ministro de Fomento y con el Director de la Compañía, al objeto de estudiar el arreglo de la situación. Aprobada por unanimidad esta propuesta, se acordó designar 5 individuos para tal fin.

La Comisión, formada por los Sres. Ribalta, Ripoll, Solana, Riera y Nogués, salió de Barcelona el día 13 por la noche. En Madrid les esperaba el Secretario del Comité y otros dos miembros más, además de un comisionado de las Minas de Villanueva, que había acudido a Madrid para protestar por los atropellos de que era objeto el personal de aquella sección. (Apéndice 142).

El mismo día de su llegada, sábado 14, fueron recibidos por el Ministro de Fomento, y quedaron en que volverían a entrevistarse el lunes por la tarde, después de que se hubieran reunido por la mañana con el Director de la Compañía (Apéndice 143). En las declaraciones que hizo luego el Ministro a los periodistas, se mostró optimista; pues, como había comunicado ya a los miembros de la Comisión, había tenido durante aquellos días frecuentes contactos con los directivos de la Compañía y éstos parecía estaban dispuestos a acceder a gran parte de las peticiones.

El lunes 16 no se produjo la prevista reunión de los miembros de la Comisión y el Director de la Compañía; pero, en cambio, sí se entrevistaron en la mañana de ese día, los directivos

de M.Z.A. Maristany, Peironcely y Coderch, y el Ministro de Fomento.

Por la tarde, tuvo lugar la proyectada reunión de la Comisión con el Ministro; larga reunión de más de 3 horas, de la que la Comisión salió "deplorablemente impresionada" según sus propias declaraciones a la prensa; ya que, según ellos, el Director había manifestado al Ministro que la mayoría de las peticiones debían ser sometidas al Consejo de Administración, el cual no podría reunirse antes de fin de mes.

El Ministro de Fomento entregó al día siguiente una nota oficiosa a la prensa tratando de contrarrestar las declaraciones hechas por la Comisión y mostrándose sorprendido por las mismas; ya que según el Ministro la afirmación de que la Compañía se había negado a todo, era completamente inexacta; antes al contrario, una gran parte de las peticiones de carácter local estaban satisfechas y respecto a otras había grandes probabilidades de que se concedieran ventajas positivas; y en cuanto a las peticiones de carácter general, serían examinadas y resueltas por los Consejos de Administración de las compañías, en los últimos días del mes. A continuación detallaba, una por una, la situación de las peticiones acordadas en la asamblea de Barcelona:

1ª.- Reducción de jornada.- Desde hacía días, la Compañía venía tomando las medidas necesarias para que no se prestase más servicio que el que imponía el cuadro, recientemente modificado.

2ª.- Concesión a los Revisores del 25% de premio en la misma forma que lo tenían los de la Red Antigua. Se pondrá en práctica.

3ª.- Pago por quincenas al personal de talleres y al de Vía y Obras. Se admite, si bien se ruega se busquen medios para evitar la doble operación de contabilidad que durante el mes impone.

4ª.- Abono de alquiler de domicilio a todo el personal de

Barcelona, como al de Madrid. También se accede.

5ª.- No se descuenta cantidad alguna por alquiler de las habitaciones de la Compañía. Se concede.

6ª.- Abono de uniforme a los Revisores, como en la Red Antigua. Se concede, igualmente.

7ª.- Que se pague a los maleteros de Port-Bou sus servicios. Concedido.

8ª.- Se permita a los agentes viajar en clase inferior a la que les corresponde. Se accede, con la condición de que no se trate de trenes de composición limitada, y se dé preferencia, en su caso, para ocupar asiento, a los clientes.

9ª.- Establecimiento de jornada intensiva para el personal de oficinas. Por ser una de las peticiones salidas del Congreso y, por tanto, de carácter general, resolverá el Consejo, tratando de ponerse de acuerdo con las otras compañías.

10ª.- Que si no se suprimen las economías, se aumenten las alocaciones de combustible y que éste sea de mejor calidad. Dada la importancia de ésto y la dificultad de acordar de momento medidas que reporten algún beneficio, queda pendiente de próximas discusiones. (63)

11ª.- Que los depósitos hagan en las máquinas las reparaciones pedidas. Se buscará la forma adecuada, salvando toda responsabilidad de los maquinistas.

12ª y 13ª.- Relativas a dietas y a que no se descuenta nada de los gastos fijos normales por razón de enfermedad. Queda pendiente de aclaración y de precisión, por ser necesario discutir los casos y las circunstancias propias de cada uno.

Siendo esto así, y dándose, por otro lado, la circunstancia de que el oficio anunciando la huelga condicionalmente había sido presentado en el Gobierno Civil de Barcelona entre 8 y 9 de la noche aun cuando los comisionados en Madrid no habían informado a sus compañeros de Barcelona del resultado de la reunión con el Ministro hasta las 10 de la noche, el Ministro se preguntaba si la actuación de los ferroviarios no respondería

a propósitos muy distintos de los de mejorar la condición de los mismos; contra lo cual debía estar prevenida la opinión, como lo estaba el Gobierno para hacer en cada momento lo que procediera.

Esta nota fue contestada, enérgicamente, por Ribalta; - quien manifestó que las concesiones a que había aludido el Ministro, eran tan nimias, que no podían, de ninguna manera, satisfacer a los ferroviarios catalanes.

Efectivamente, como se indicaba en la nota oficiosa del Ministerio de Fomento, el día 16 la Sección Catalana presentó en el Gobierno Civil de Barcelona el oficio anunciando la huelga en virtud de los acuerdos tomados en las asambleas de los días 6 y 12; la cual se llevaría a la práctica una vez cumplido el plazo legal. (El oficio iba firmado por el Presidente Accidental Baldomero Ortiz y por el Secretario, E. Polo).

En la tarde del día 17, Ribalta fue recibido por el Jefe del Gobierno, a quien aquél expuso que los ferroviarios de la Red Catalana estaban decididos a ir a la huelga. Canalejas, por su parte, indicó a Ribalta la conveniencia de que prolongase la comisión su estancia en Madrid, al menos un día, para tratar de encontrar solución a la situación planteada. La Comisión consultó al respecto a los compañeros de Barcelona y de allí contestaron que en la asamblea habían acordado conceder un plazo improrrogable y que el jueves deberían regresar.

Con la conformidad de Barcelona, la comisión siguió a Madrid el día 18, esperando la llamada del Jefe del Gobierno; pero ésta no se produjo, seguramente porque el Sr. Canalejas consideró inútil la entrevista después de la que había mantenido con representantes de la Compañía y de la nota oficiosa enviada por ésta a la prensa; en la que indicaba que con anterioridad a la celebración del Congreso Ferroviario, la Compañía se había

preocupado de proporcionar al personal cuantas mejoras fueron posibles dentro de su estado económico; que en cuanto a las peticiones de carácter local planteadas por la Asamblea de Barcelona, se había apresurado a tramitarlas con toda rapidez y con espíritu de benevolencia y justicia; y que la Compañía procuraría, por todos los medios a su alcance, mantener la ordenada disciplina, indispensable para la mejor realización y seguridad del servicio.

Al día siguiente, 19, la Comisión salió para Barcelona, donde fue recibida por cerca de 3.000 socios que daban vítores a la huelga. En el Centro Ferroviario, a donde se dirigieron, Ribalta explicó las gestiones realizadas. (64)

Según hemos visto, la Comisión prolongó un día su estancia en Madrid, a petición del Sr. Canalejas; pero para poder hacerlo, aparte de pedir la conformidad de los compañeros que habían quedado en Barcelona, necesitaron ampliación de permiso por parte de la Compañía. Veamos lo ocurrido al respecto, a través de la carta que con fecha 18 de septiembre escribe al Gobernador de Barcelona, Maristany; a quien aquél había comunicado por carta del día 13, que ese mismo día salía para Madrid la Comisión y que se había permitido darle a Ribalta una carta particular para él "por si entendiera conveniente recibirle particularmente", ya que cree que Ribalta es el mejor instrumento que pudiera encontrarse para llegar a una transacción:

"Debo contestación a lo que me dice en su carta del 13 corriente, entregada al Sr. Ribalta, que hasta ayer no me fue presentada. Hubiera tenido mucho gusto en escuchar al Sr. Ribalta, según los deseos de Ud.; pero es el caso que, a pesar de haber llegado dicho señor a Madrid el sábado 14 por la mañana, hasta ayer martes, día 17, por la noche, no vino a verme y a entregar la carta referida; y esto todavía en las circunstancias que va Ud. a conocer: Presentóse el Sr. Ribalta, no solo sino

acompañado del Sr. Solana, de la Comisión, al Jefe de Intervención y Estadística de la Red Antigua, en su despacho oficial, para rogarle que les presentase a mí asimismo en mi despacho oficial, donde entonces me encontraba; pues, habiendo pedido el Sr. Canalejas al Sr. Ribalta que demorase 1 día su salida y terminando hoy el permiso que les concedió el Sr. Cardenal, querían solicitar de mí una ampliación de permiso y, a la vez, comprendiendo que habían cometido una grosería conmigo -según dijeron- al pasar 3 días en Madrid sin venirme a saludar, querían hacerlo ahora y excusarse.- No he de decir que inmediatamente hice conducir a mi despacho oficial, donde me encontraba, los dos señores mencionados.- Me saludaron afectuosamente; yo correspondí a su saludo con toda cordialidad; se excusaron por no haberlo hecho antes, a causa de sus muchos quehaceres; solicitaron enseguida ampliación de permiso, que les otorgué en el acto, por cuantos días fueran menester; y hasta después de ésto no sacó el Sr. Ribalta la carta de Ud., que me entregó. Leíla yo y por 2 ó 3 veces metile al Sr. Ribalta los dedos en la boca por si algo tenía que decirme, a fin de escucharle con toda atención según los deseos de Ud.; mas el Sr. Ribalta se calló como un muerto, y se despidió de mí con su acompañante, sin ni siquiera haberme hecho la menor alusión al conflicto planteado, a pesar de hallarnos ya casi en su período álgido.- Confieso que no acierto a comprender esta conducta".

Así, pues, en contradicción con las esperanzas puestas por el Gobernador de Barcelona en Ribalta como el instrumento más idóneo para llegar a un acuerdo en el conflicto, Ribalta se limitó a hacer entrega de la carta -con gran retraso- y a pedir el permiso que necesitaban les diese la Compañía para poder permanecer un día más en Madrid y cumplir así los deseos del Jefe del Gobierno.

Otra gestión realizada por la Comisión antes de su regreso a Barcelona, fue la entrevista mantenida en la Casa del Pue-

blo, el día 17 por la noche, con los miembros del Comité Nacional. Ribalta explicó los motivos que tenían los ferroviarios catalanes para prescindir del acuerdo del Congreso, anticipándose a las resoluciones del Comité, y los miembros del Comité trataron de disuadirles de que planteasen la huelga, por considerarla inoportuna. Ribalta contestó que el personal de la Sección Catalana estaba muy excitado y deseoso de ir a la huelga, y que sería muy difícil contenerlo. Ante esto, el Comité pidió a la Comisión que recomendara a los ferroviarios de su Sección que la huelga se circunscribiera, por entonces, a la Red Catalana; a lo que los miembros de la Comisión respondieron que harían lo posible por su parte, pero que no podían responder de que fueran secundados. (65)

Esta entrevista debió dejar en los miembros del Comité Nacional muy pocas esperanzas de que la huelga no llegaría a estallar. No obstante, no cejaron en su empeño de tratar de evitarla, convencidos, como estaban, de que no era el momento adecuado para ir a la lucha, y a tal fin, con fecha 18 de septiembre enviaron una nueva carta-circular a las Secciones y Delegaciones, dando cuenta de la información recibida de la Comisión; de la cual deducían que era tal la situación de ánimo en que se hallaba el personal de la Red Catalana, que le anulaba la reflexión y no le dejaba comprender que con su decisión de ir a la huelga y no atender la petición de aplazamiento que se le solicitaba, fraccionaban las fuerzas y dividían la lucha, quitándole aquel estado de unidad que proporciona mayores garantías de éxito. Pedían, en consecuencia, a todas las Secciones y Delegaciones de la Federación, que, si estaban conformes con el pensamiento del Comité, se dirigiesen a la Sección Catalana, telegráficamente, pidiéndoles que por deber de solidaridad dejaran en suspenso su acuerdo de huelga y esperasen a que llegase el momento de las conveniencias generales. Pedían esta actuación, por si, como sospechaban, el personal de la Sección Catalana no atendía el consejo del Comité suponiendo que él no fuera expre-

sión del pensamiento unánime o, por lo menos, de la gran mayoría de la organización. (Apéndice 144).

En cumplimiento de esta circular, llegaron muchos telegramas a la Sección Catalana pidiendo la suspensión del acuerdo de huelga; pero los hechos vinieron a demostrar que no surtieron efecto.

6.2.4. MEDIDAS TOMADAS POR LA COMPAÑIA Y POR LA COMISION DE HUELGA, PARA EL CASO DE QUE ESTA SE PRODUJERA

Una vez presentado en el Gobierno Civil de Barcelona el oficio anunciando la huelga de la Sección Catalana, la Compañía tomó las disposiciones oportunas para la seguridad en la circulación, en el caso de que la huelga llegase a producirse.

A tal fin, hizo una programación detallada de los servicios reducidos a realizar, estableciendo los correspondientes gráficos, y ya el día 18, esto es, dos fechas después del anuncio oficial de huelga, el Director General envió al Subdirector Encargado de la Red Catalana, carta con todos los detalles sobre circulaciones, señales, pasos a nivel, cruces, etc. (66)

Estas disposiciones se hacen llegar, a través de los correspondientes jefes, hasta los niveles inferiores. Así, hemos podido ver la comunicación que el Jefe de Movimiento envió a los Inspectores de Sección, con los gráficos de servicio de trenes, para caso necesario, y lista de los empleados que habían de componer las brigadas, de los que debía recogerse la firma del "enterado", una vez seguros de su conformidad. Durante estos servicios extraordinarios, las percepciones por gastos de viaje serían: Subinspectores, 15 Ptas; agregados, auxiliares, escribientes de Inspección y empleados de Oficina, 12,50 Ptas; los jefes, 10 Ptas; factores, 7,50 Ptas; "ofreciéndoles, al terminar el servicio, una

gratificación, y para lo sucesivo, preferencia en los ascensos, si por su conducta seguían siendo acreedores de ello". Los que prestasen servicio en sus puestos, percibirían también una indemnización diaria equivalente a gastos dobles de viaje e iguales ventajas de gratificación y ascenso. La seguridad personal de los que prestasen servicio en estas circunstancias, sería garantizada por la Autoridad. (67)

Con tal finalidad, la Compañía envió, desde Barcelona, con fecha 20 de septiembre, oficio a los Gobernadores Civiles de Zaragoza, Teruel, Tarragona y Gerona, manifestando que, anunciado al Gobernador Civil de Barcelona, por los empleados de la Red Catalana, en la noche del 16 de septiembre, el principio del plazo que la ley señala para declarar la huelga, es de esperar se produzca la misma en la madrugada del 25, "si bien a la Compañía no se le ha dado hasta ahora el aviso que prescribe el Real Decreto de 15 de febrero de 1901, para el caso de abandono de servicio". Piden por ello el apoyo moral y material del Gobierno Civil, para que se garantice la libertad de los que quieran trabajar. Para facilitar la acción de la Autoridad, envía estado de "distribución de fuerzas que para casos como el que se prepara, tiene estudiado la Compañía desde hace algunos años, por indicación del Ministro de la Guerra".

El mismo día 20, nueva carta del Director de la Compañía al Subdirector de Barcelona, en cumplimiento de lo acordado por el Consejo de Administración; carta que en el fondo va dirigida al personal: La prensa ha dado a conocer que gran número de agentes de la Red Catalana se reunió en asamblea, en Barcelona, el día 6 de septiembre en curso, acordando en ella se reclamase la concesión de las peticiones del Congreso Ferroviario de Madrid, a las que se agregaron otras varias, de carácter local, fijando un plazo de 72 horas (68) para recibir contestación de la Compañía. Entregadas a la Subdirección de Barcelona, el día 10, estas peticiones, las mismas han sido objeto de inmediato estudio por

la Dirección y el Comité de Dirección, "convocando, sin pérdida de tiempo, la reunión del Consejo de Administración". A pesar del poco tiempo transcurrido, sin esperar un plazo razonable, los agentes de la Red Catalana, reunidos nuevamente en asamblea el día 16, han decidido formular declaración de huelga y así lo han hecho ante el Gobernador Civil. Ante esto, la Compañía llama la atención de su personal respecto a la gravedad de las consecuencias, si se llegase a la situación extrema promovida por la Asamblea de Barcelona. Con respecto a los agentes que se mantengan fieles en su cometido, "las pruebas de su lealtad serán debidamente estimadas". El nuevo personal que la Compañía se viera obligada a contratar para mantener el servicio público, será conservado en su puesto cuando vuelva la normalidad.

El conocimiento de esta carta, excitó los ánimos de los ferroviarios, los cuales publicaron un manifiesto protestando de la misma y rebatiendo los informes que se habían hecho públicos en relación con el conflicto ferroviario.

Otra carta de la Dirección de Madrid, a Barcelona, está relacionada con el pago de haberes al personal. Está fechada el día 23. Ante la coincidencia del paro anunciado con la fecha de pago del personal, se dan instrucciones: Si estaban terminadas las nóminas, pagar a todo el que se presentase, fuera o no huelguista; si no estaban hechas, pagar a cuenta, conforme a la nómina del mes anterior, "al personal fiel solamente".

Ya el mismo día 24, en que cumplía el plazo legal para poder ir a la huelga, nueva carta al Subdirector, Sr. Cardenal, dando instrucciones sobre las medidas a tomar con el personal, en el caso de que llegase a estallar la huelga: Dar de baja a los huelguistas, con más urgencia cuanto mayor sea la participación en la agitación y propaganda y procurar cubrir inmediatamente los puestos, para poder luego alegar la imposibilidad de recibirlos. Se dan nombres de los más significativos: Ribalta,

Solanas y Polo, de Intervención; Valls, del Pequeño Material; Lloret, de Títulos; José García, Ordenanza de Vía y Obras... Como medida política, excluir del castigo a alguno de los individuos de la Comisión que estuvo en Madrid, escogiendo a los más inofensivos y pacíficos. (69)

La Comisión de Huelga, por su parte, con mucha anticipación, ya que lo hizo antes del anuncio oficial de huelga, publicó en el periódico de la Sección Catalana de La Unión Ferroviaria de 12-09-1912 (70), las instrucciones a seguir en el caso de que llegara a declararse la huelga. Como puntos más importantes de estas instrucciones, que damos íntegras en apéndice 145 podemos destacar:

- La orden de huelga iría firmada por el Presidente de la Sección Catalana y con el sello de la entidad.

- Las instrucciones que hubiera que circular, cumplirían los mismos requisitos; con la salvedad de que si el Presidente no gozara de libertad, serían firmadas por el Vicepresidente o por un Vocal.

- Recibida por los Delegados la orden de huelga, la comunicarían a los agentes, transmitiendo con toda urgencia y claridad las instrucciones correspondientes.

- La huelga comenzaría en la madrugada del día designado en la orden de huelga.

- No se daría ninguna orden por telégrafo, para que no pudiera ser sorprendida la buena fe de ningún agente.

- Todo el personal en huelga estaba obligado a firmar dos veces al día, en el lugar o punto de residencia, a las 11 de la mañana y a las 5 de la tarde, mientras durase la huelga.

- Para la vuelta al trabajo, sería precisa la correspondiente orden firmada y sellada en idéntica forma que la de inicio de la huelga.

Además de las instrucciones sobre trenes que circularían durante el período de huelga, forma de regreso a la propia resi-

dencia de los agentes que se encontrasen en la línea y cese del trabajo del personal de talleres, oficinas, etc., se dan otras, tales como que dejen el trabajo sin destruir ni perjudicar los intereses de la Compañía y que se retiren ordenadamente a sus casas; que permanezcan alejados de la vía, para que en ningún momento pueda atribuírseles "actos de violencia, que desdirían de nuestra cultura y perjudicarían la justa causa que defendemos". En el caso, "no probable", de que se hiciese desalojar la vivienda a los que la ocupasen de la Compañía, lo efectuarían sin resistencia alguna; sin perjuicio de que los gastos ocasionados por ello a los afectados, corrieran a cargo de la Organización.

6.2.5. ULTIMOS INTENTOS PARA EVITAR LA HUELGA

Después del fracaso de las gestiones en Madrid de la Comisión de los ferroviarios, todavía sigue intentándose el arreglo que evite la huelga.

En este sentido, el día 21, a las 15 h. 35 m., desde Port Bou, Ribalta dirige a Maristany el siguiente telegrama: "Personal Red Catalana colmaría excitación ansias mejora, si se dignase acceder a 3 peticiones: Ricibir promesa mejoras sueldos, mejoras retiros, declaración inamovilidad agentes. Anhelos nuestros trabajar por armonía". Ese mismo día, a las 12 de la noche, contestó Maristany, manteniendo la postura ya manifestada anteriormente por la Compañía. "Vds. conocen por manifestación Ministro de Fomento, imposibilidad resolver sobre peticiones generales Asamblea de Madrid, entre las que están las 3 de que ahora hablan, sin acuerdo con las demás compañías, por afectar a todas".

Al día siguiente, 22, por la noche, los ferroviarios celebran una asamblea y en ella acuerdan conceder un voto de con-

fianza a la Directiva, para que resuelva el asunto con arreglo a su criterio. Luego, se reunieron los miembros de ésta y tras larga deliberación, acordaron telegrafiar al Sr. Maristany haciendo hincapié en las 3 concesiones mínimas; y que si la contestación fuera negativa, declararían la huelga en el plazo fijado. En consecuencia, a las 8 h. 26 m. del día 23, enviaron al Director el telegrama siguiente: "Comisión empleados Red Catalana ruega respetuosa y encarecidamente, concrete acerca promesa peticiones aumento de sueldo, retiro, movilidad. Depende de ello marcha huelga decididamente, sin que implique amenaza y sí deseos concordia. Rogamos fije plazo máximo supone tardará contestación teniendo en cuenta mañana martes expira plazo. Si contestación fuese satisfactoria, tenemos facultad suspender movimiento". La contestación, a las 14 h. 20 m. de ese mismo día, fue: "No puedo explicarme a qué plazo se refiere, pues ya se expresó en nota oficiosa de la Compañía, ratificando manifestaciones del Sr. Ministro de Fomento, que seguramente antes de la implantación del nuevo presupuesto quedarán contestadas las peticiones que formularon en el Congreso de Madrid. Confío acabarán Vds. por comprender la falta de fundamento para actos de violencia que tanto perjudican al interés público, a la Compañía y a su personal".

También el día 23, a las 16 h. 45 m., desde Zaragoza, el Ingeniero de la 3ª División de FF.CC. dirigió telegramas al Ministro de Fomento y al Director de Obras Públicas, en los siguientes términos: "Acabo de hablar con Ribalta y dice tiene poderes a suspender la huelga si Maristany contesta el telegrama Ribalta con sólo la promesa de que la Compañía estudiaría resolver aumento de sueldo, retiro, inamovilidad, sin fijar cuantía de unos y otros. Desearía contestación a Zaragoza, donde está Ribalta, que daría órdenes inmediatas de suspensión".

En esta insistencia de los miembros de la Junta sobre las 3 peticiones planteadas en última instancia, parece adivinarse

cierta vacilación o temor a lanzarse a la huelga y da la impresión de que a pesar del voto de confianza obtenido en la asamblea del día 22, necesitan promesas firmes para poder contener a la masa ferroviaria, o más exactamente a la parte de ella más excitada.

El Director General de O. P. contestó al Ingeniero de la 3ª División, el mismo día 23, con otro telegrama en el que transcribía el dirigido por Maristany a Ribalta y añadiendo creía él debía convencer a Ribalta de que era imposible añadir más eficacia a la que tenían las manifestaciones de la Compañía.

Como la contestación recibida no satisfizo a los ferroviarios, se hizo una convocatoria extraordinaria para el día siguiente, 24, y Ribalta, que, como queda dicho, se encontraba en Zaragoza, marchó para Barcelona. La Directiva de la Sección Catalana envió una nota a la prensa, comunicando que iban a celebrar una reunión por la noche y haciendo constar que iban a la huelga por intransigencia de la Compañía.

6.2.6. DECLARACION DE LA HUELGA Y PROPAGACION DEL ESPIRITU DE LUCHA

En un ambiente de entusiasmo y de vivas a la huelga, se celebró la anunciada asamblea. Ribalta pidió unión y cordura, y manifestó que los compañeros del Norte habían ofrecido secundarles y que el triunfo estaba asegurado.

Fue aprobado llevar a la práctica la huelga, y Ribalta firmó la orden de huelga, concebida en los siguientes términos: "Proclamada la huelga por 5.127 votos favorables, ordenará Vd. a todos los de su grupo que empiece hoy la huelga a las 12 de la noche, día 24". Seguidamente, varios delegados de la Sección salieron en los trenes, con la orden de huelga.

Antes de iniciarse ésta, Jefes y Oficiales de la guarnición de Barcelona comenzaron a conducir locomotoras. En esta estación se retiró todo el personal, salvo el Jefe y algún otro empleado, que se quedaron para recibir los 5 trenes que habían anunciado que dejarían llegar. Según "Adelante" (Nº 69, de - 01-10-1912) el número de huelguistas, el día 25, es de unos 7.000. Los pocos trenes que circulan van acompañados por fuerzas del Ejército y de la Guardia Civil, y peones camineros hacen de guardabarreras.

(Apéndice 146).

Los huelguistas, por su parte, habían nombrado 25 Juntas, para intervenir cerca de las Autoridades en el caso de que se produjese alguna detención a causa de la huelga.

El mismo día de comienzo de la huelga por los ferroviarios de la Red Catalana, se celebró por la noche en Zaragoza una asamblea, en la que dominó el ambiente favorable a la misma y se acordó que la Junta Directiva se dirigiese inmediatamente al Comité Nacional para que declarase, sin demora, la huelga, por solidaridad con los compañeros catalanes; así como que, en tanto llegaba ese momento, se negarían a prestar servicio en la Red Catalana, aun cuando les fuera ordenado por la Compañía. Los de la Compañía del Norte, celebraron una reunión y se mostraron partidarios de secundar el paro. También se reunieron los del Central de Aragón, quienes votaron varias conclusiones para presentarlas a su Compañía, dando un plazo de 8 días y amenazando con la huelga caso de no ser atendidos. Se muestran también favorables al paro, los de Manresa a Berga, los de Clot a Gerona y los obreros de los Tranvías del Bajo Ampurdán. Al finalizar el primer día de huelga, el ambiente es tal, que se teme que el paro se extienda a otras muchas Secciones.

A lo largo del día 26, la situación fue agravándose: Los

ferroviarios de la Sección del Norte en Cataluña, anunciaron que iban al paro general, en solidaridad con los de M.Z.A. Según habían anunciado el día anterior, en Zaragoza celebraron una asamblea los ferroviarios de todas las compañías cuyas líneas aflúan a dicha ciudad y acordaron, por aclamación, la huelga general y, en consecuencia, presentaron en el Gobierno Civil el oficio anunciando irían al paro el día 4 de octubre, una vez transcurrido el plazo exigido por la ley. También los agentes de la Compañía de los FF.CC. del Sur de España declararon irían a la huelga.

6.2.7. ACTUACION DEL COMITE NACIONAL, VOTACION Y DECLARACION DE HUELGA GENERAL

En Madrid, la noche del día 25 concurrió a la Casa del Pueblo gran número de ferroviarios, porque se había hecho circular, falsamente, la noticia de que se iban a reunir los de M.Z.A. para tomar un acuerdo en relación con la huelga de sus compañeros de la Red Catalana. Al conocer que no había tal reunión, cunde la indignación y piden al Presidente de la Federación Nacional convoque inmediatamente una asamblea en Madrid, para tomar una postura de solidaridad con los catalanes huelguistas.

Ante la situación planteada por el grave estado de excitación, los miembros del Comité Nacional fueron esa misma noche a entrevistarse con el Ministro de Fomento.

Al día siguiente enviaron una carta-circular a las Secciones y Delegaciones, en la que, tras hacer referencia a la situación de huelga en que, "desatendiendo el consejo de la Federación", se encuentra el personal de la Red Catalana de M.Z.A., indican que, ante tal hecho, el Comité considera "debe consultar a los federados todos, para que sean éstos quienes nos determinen la conducta a seguir en asunto de tan extremada importancia

y gravedad". Explican después que teniendo en cuenta lo publicado en la prensa y los rumores habidos relativos a que los Poderes Públicos se ponían al servicio de la Compañía cuyos trabajadores estaban en huelga, y que las otras compañías pretendían obligar a algunos de sus agentes a que prestasen servicio en la Red Catalana, haciendo traición a su propia causa, el Comité se había entrevistado con el Ministro de Fomento para prevenirle del grave conflicto que se provocaría por parte del Gobierno y de las compañías si adoptaban las actitudes de parcialidad que señalaban los rumores que circulaban; y para recordarle que era deber del Gobierno mantener la más absoluta neutralidad. Indican a continuación que el Ministro había hecho la afirmación "jurada por su honor" de que el Gobierno había dado órdenes terminantes a las compañías, incluso a M.Z.A., para que en modo alguno obligasen a su personal a suplir al declarado en huelga; y que el Gobierno no había utilizado ni utilizaría al Ejército para otros servicios que el de hacer circular los correos, servicio que corresponde al Estado, y el de vigilancia de la vía. Dado todo lo expuesto, se dirigían a las Secciones y a las Delegaciones, para que, tras efectuar votaciones al respecto, indicasen si, supuesto que el Gobierno mantuviese la actitud manifestada por el Ministro de Fomento, debía declararse la huelga por solidaridad con los compañeros de la Red Catalana. Luego indican cómo debe hacerse la votación y el recuento de votos y, por fin, exponen su opinión de que no conviene comprometer estérilmente el interés de todos en un movimiento solidario, si el Gobierno cumple las afirmaciones hechas por el Ministro de Fomento y si los compañeros huelguistas se encuentran en condiciones de luchar por sí solos ventajosamente, como tienen asegurado; pero que no obstante su criterio, si el resultado de la votación fuese contrario al consejo dado, el Comité Nacional haría suyo el acuerdo de la mayoría y ejecutarían el mandato recibido. (Ver texto íntegro en apéndice 147).

Por otro lado, el Comité convocó una junta general extra-

ordinaria para las 9 de la noche del día 27, en el teatro Barbieri. Mucho antes de la hora prevista para el inicio de la misma, el local está ocupado por 4.000 ferroviarios, que para poder entrar han debido presentar su carnet de asociado; mientras, otros 3.000 quedarán en la calle, por insuficiencia del local. (71)

Preside la reunión Barrio, el Presidente, acompañado por todos los miembros del Comité. Hace notar la extraordinaria importancia de la resolución que se adopte; y, también, que el Comité había hecho cuanto pudo para evitar que se produjera la huelga.

Pregunta, de acuerdo con la circular del Comité del día anterior, si, en el caso de que las compañías y el Gobierno cumplan su palabra de no trasladar a Cataluña a personal de otros puntos, ni obligar al Ejército a realizar otros servicios que el de vigilancia de la vía y correos, debe declararse la huelga, por solidaridad. Muchas voces, contestan sí, sí. Otras, no, no. Se abre un turno a favor y en contra de la huelga. Habla un compañero a favor de la huelga, pero cuando lo hace otro en contra, se levantan tales protestas, que tiene que renunciar a hablar, entre voces de ¡fuera; ¡fuera; Barrio propone que cada uno de los allí reunidos exprese su voluntad por medio de papeleta y que al día siguiente lo haga el resto de personal, que no ha podido entrar. Se producen muchas protestas, porque la mayoría piensa que se debe resolver la cuestión esa misma noche, que los allí reunidos son más que suficientes para resolver si procede o no declarar la huelga. Se levanta, incluso, una voz, que es aplaudida, diciendo que lo que se pretende es dar largas al asunto y no plantear la huelga. Barrio se siente ofendido y dice que la sola duda en este aspecto es una grave ofensa para el Comité Nacional. La excitación es tal, que Barrio dice que aunque nunca suplicó a nadie, ni aduló, les pedirá, si es preciso, silencio, de rodillas (72). Al fin se acordó votar en el acto los

allí reunidos, y que al día siguiente continuase la votación, en la Casa del Pueblo, entre las 6 de la mañana y las 12 de la noche. En consecuencia, el Presidente pide que los que estén de acuerdo con la huelga, por solidaridad con los catalanes, levanten la mano: lo cual hace la inmensa mayoría. Luego dice que lo hagan los que no estén conformes, y sólo levantan la mano 5 hombres.

Según lo acordado, al día siguiente, a las 6 de la mañana, comenzó la votación con papeletas. El resultado fue, 2.764 votos a favor y 84 en contra. (Por Compañías, éste es el resultado: M.Z.A., 1.654 votos a favor y 33 en contra; Norte, 598 a favor y 46 en contra; M.C.P., 341 a favor y 5 en contra; Villa del Prado, 92 a favor; Tajuña, 90 a favor). (73)

Mientras, en la Secretaría de La Unión Ferroviaria, siguen recibándose telegramas de las Secciones que acuerdan el paro por solidaridad.

El día 30 se da por finalizada, a las 11 de la noche, las operaciones del escrutinio general, el cual da el siguiente resultado:

- Votos a favor de la huelga, 65.409
- Votos en contra de la huelga, 1.418 (74)

Seguidamente, el Comité se dirigió al Ministerio de la Gobernación, para hacer entrega del oficio anunciando la huelga; pero el Ministro les indicó que el oficio debía ser entregado al Gobernador Civil, a la vez que les hizo algunas consideraciones sobre la trascendencia de la huelga que planteaban; a lo que el Comité contestó que nadie la deseaba, pero que se veían obligados a obedecer el mandato de los asociados. En consecuencia, se dirigieron al Gobierno Civil, donde hicieron entrega del oficio, que, firmado por el Presidente y el Secretario, comunicaba que a las 12 de la noche del día 8 de octubre, declararían la

"huelga general todos los ferroviarios españoles".

Presentado el oficio de declaración de huelga general de los ferroviarios, el Comité dirigió, con fecha 1º de octubre, carta-circular a los federados: "Más de 70.000 ferroviarios han manifestado de manera franca y ostensible el deseo de secundar el paro que sus compañeros catalanes mantienen en estos momentos". "Por vuestra propia y soberana voluntad, este Comité Nacional ha decretado la huelga para el día 9 del actual, y si vuestro voto fue unánime, sea también unánime vuestra firmeza para conseguir el triunfo". La causa es noble y justa. Deben ser prudentes y correctos como hombres y enérgicos y templados como huelguistas. La huelga debe ser muy ordenada y pacífica. Si por un acuerdo se ha abandonado el trabajo, nadie debe volver a él hasta que otro acuerdo lo determine o el Comité Nacional lo ordene. (Texto íntegro en apéndice 148).

Entre las instrucciones dadas para la realización de la huelga y que, afortunadamente, no tuvieron que ser aplicadas, destacamos los siguientes puntos: La huelga empezaría a partir de las 12 de la noche del día 8. Los trenes de mercancías en marcha a esa hora, pararían en la estación inmediata. Después de la hora indicada, no saldrían trenes de viajeros, pero los que se encontrasen en circulación, por haber salido con anterioridad, continuarían hasta su destino. Los agentes de los trenes de mercancías, aprovecharían los trenes de viajeros para regresar a sus residencias. El personal haría entrega a sus respectivos jefes, del metálico, valores, documentación, herramientas y cuantos efectos tuvieran en su poder pertenecientes a la Compañía. Si por cualquier circunstancia no pudieran proceder en la forma indicada, la entrega de los citados efectos la harían a la autoridad correspondiente.

6.2.8. DISTINTAS POSTURAS ANTE EL CONFLICTO

La anunciada huelga de los catalanes ha pasado a ser una realidad. Pero es que, además, la hoguera encendida presenta todos los visos de convertirse en un gran incendio. Ya hemos visto cómo inmediatamente de estallar la huelga surgen los movimientos de solidaridad con los huelguistas, cómo apremian para que la Federación Nacional organice la huelga general, cómo, incluso, alguna Sección presenta, por su cuenta, el oficio anunciando la huelga.

Ahora el Gobierno ya es consciente plenamente de la gravedad de la situación. Por ello, nos encontramos que el día 27 de septiembre, el Presidente del Gabinete y el Ministro de Fomento se reúnen con Directores y alto personal de las principales compañías de ff.cc.: Sr. Boix, Director de Norte; Sres. Maristany y Peironcely, Director y Director Adjunto, respectivamente, de M.Z.A.; Marqués de Guadalorce, de Andaluces; y Sres. Loewy y Rozpide, de M.C.P.

El Sr. Canalejas expone que es motivo de preocupación para el Gobierno la situación creada por la huelga de la Red Catalana, no sólo por la gravedad que tiene en sí misma, sino por la posibilidad de que se produzca huelga general de ferrocarriles y aun general de todos los trabajadores de Cataluña y de otras regiones, motivos que le habían inducido a dar cuenta detallada a S.M. el Rey. Que es patente que en Cataluña se ha formado un estado especial de opinión en el que se llega a creer por las clases más altas (Sedó, Sociedad Económica, etc.) que la huelga ha sido promovida por la Compañía de acuerdo con el Gobierno, para poder así ahogarla más fácilmente. Desea saber qué es posible hacer por parte de las Compañías.

El Director de M.Z.A. explica el origen y el desarrollo del conflicto y que la Compañía se dispone a hacer los mayores

esfuerzos. Personalmente ha dedicado el verano al estudio de las peticiones y de las mejoras que cabe conceder, y el estudio efectuado está ya en el Comité de Dirección, para ser sometido al Consejo de Administración.

El Sr. Canalejas reconoce que las compañías necesitan estudiar el asunto, pero cree necesario tomar decisiones cuanto antes, pues aunque las compañías tienen razón la opinión les es contraria y se hace eco de las quejas del personal.

Ante la manifestación del Director de M.Z.A. de que no es posible resolver de un plumazo, el Jefe del Gobierno insiste en que es preciso tomar una decisión, por lo muy difícil que es la situación del Gobierno ante los ataques de la opinión pública en Cataluña y de los elementos conservadores y tradicionalistas de toda España.

Se indica las cifras que pueden estimarse para cada una de las 4 Compañías: Norte, 25 millones de ptas.; M.Z.A., 22 a 24 millones; Andaluces, 8 millones; M.C.P., 3 millones. El Sr. Rozpide, de M.C.P., hace notar que los 3 millones exceden en mucho el producto neto de la Compañía. Dice también, que de exigirse a las compañías las mejoras que no permite su situación económica, sería preciso autorizar subida de tarifas, como han hecho en otros países, a lo que responde Canalejas, que ello sería lógico, pero que era muy difícil llevarlo a la práctica. El Jefe del Gobierno indica que sería conveniente hacer llegar estos datos a conocimiento de la opinión pública. (75)

Atendiendo a la petición del Jefe del Gobierno, las compañías facilitaron a éste información sobre el coste de las peticiones formuladas por su personal y de la situación económica de la Empresa; la Compañía M.Z.A. el día 29 envió, al menos, 3 cartas: Una con el estado de los gastos para mejoras en obras, estaciones, vías, etc., de 1907 a 1912; otra con el informe de

los dividendos repartidos y otra, con nota justificativa de que las peticiones del Congreso Ferroviario de Madrid importaría un aumento de 20 a 25 millones de ptas. Según la información de M.Z.A., el dividendo medio repartido por esta Compañía era de 8,65 Ptas., lo que equivale a 1,81% de intereses, sobre el capital. Si la Compañía M.Z.A. accediese a las peticiones de sus trabajadores, no solamente no cobrarían un céntimo sus accionistas, sino que tendrían que suspenderse las obras de reconstrucción de vías y el pago de obligaciones: ésto es, la "quiebra". M.Z.A. calcula que la aplicación de las Bases aprobadas en el Congreso Nacional le ocasionaría los siguientes aumentos de gasto: Aumento total de sueldos, 9.758.294 Ptas.; gratificación del 10% del salario anual, 3.164.258 Ptas.; descansos y horas extraordinarias, 5.943.138 Ptas.; licencias, 1.150.140 Ptas.; jubilaciones y caja de previsión, 6.819.748 Ptas. Total 26.835.568 Ptas. La Compañía no puede acceder a las demandas brutales; pues aunque quitase los 10.000.000 a los accionistas, aún faltarían 17 millones. (Ver detalle en apéndice 149).

Los datos de la Compañía del Norte, son: A los 7 años de constituirse, se repartió el primer dividendo, de 4,31%. Posteriormente años sin dividendo (29 años con dividendo y 25 sin él) el último, de 3,33%. La Compañía paga al personal 26,5 millones de ptas. anuales. Las mejoras pedidas, representan para Norte los siguientes aumentos: En sueldos, 10.563.000 Ptas.; descanso decenal, 2.189.000 Ptas.; modificación en el servicio, 3.363.000 Ptas.; el impuesto de utilidades sobre sueldos, 723.000 Ptas.; gratificaciones, 2.591.000 Ptas.; licencias, 999.000 Ptas. Total, 20.749.000 Ptas.; más el régimen pleno, 6.643.000 Ptas. Total un aumento de 22 a 27 millones. (76)

De la información facilitada por la Compañía de Andaluces, se desprende que los aumentos que se piden, importarían unos 8 millones. Han pasado 10 años sin reparto de dividendo, y el repartido en los últimos 4 años es de 1,05% sobre el ca-

pital.

Con respecto a M.C.P., las manifestaciones del Jefe del Gobierno a los periodistas muestran que la situación de esta Compañía es tan crítica, que se ve en la imposibilidad de pagar a los accionistas y a casi todos los obligacionistas. La mala situación económica de esta Compañía fue reconocida por sus propios trabajadores, que tras una huelga parcial mantenida por los mismos, desistieron de las peticiones que habían formulado, al llegar al convencimiento de la imposibilidad de que fueran aceptadas. La Compañía, en su deseo de favorecer al personal, llegó a interesar al mismo, no en el beneficio, sino en los ingresos brutos, lo cual, claramente, es antieconómico. Esta Empresa había invertido en viviendas para los obreros, 9 millones de ptas. Las peticiones que ahora se formulan, representan para la misma, 3.800.000 Ptas. (77)

La situación de la Compañía de los FF.CC. de Medina a Zamora y de Orense a Vigo, era tan precaria, que los accionistas no sólo no habían cobrado dividendo alguno, sino que habían sufrido reducción en su capital; y en cuanto a los obligacionistas, no habían cobrado el total de los intereses, a pesar de que, por convenio, éstos fueron rebajados. Esta Compañía era administrada por los acreedores, los cuales, atendiendo a los gastos más imprescindibles de vías, material y edificios, se habían preocupado de mejorar al personal, cuyos gastos habían aumentado, de 1901 a 1911, en un 25% en la línea de Zamora y en un 57% en la de Galicia; aumentos muy superiores, en proporción, a los productos obtenidos. (78) (Ver apéndice 150).

En cuanto a las otras compañías, de mucha menor importancia -con un total de red de 4.000 a 5.000 Kms.- su situación era semejante.

El Gobierno, por su parte, se preocupó de ir haciendo lle

gar a conocimiento del público los datos facilitados por las empresas. Se estimaba que las peticiones representaban para el conjunto de las mismas un aumento de entre 70 y 75 millones de pesetas. Las dos compañías más poderosas -Norte y M.Z.A.- así como la de Andaluces, podrían aceptar parte de las peticiones; pero para otras eran inadmisibles, porque sus ingresos no bastaban para hacer frente a los gastos.

La prensa, como es habitual, tomó postura según su ideología y propios intereses: Periódicos como El Progreso, lerrouxista, y el Correo Catalán, carlista, hacían, en expresión de La Correspondencia de España, "furiosa campaña contra el Gobierno y las Compañías, en favor de los huelguistas, a quienes aconsejaba sigan en su actitud". El 1º de los citados, abrió una suscripción admitiendo donativos para ayudar a los huelguistas. Otros periódicos, como La Correspondencia de España, critican a los ferroviarios, aunque también censuran a las compañías, de las que dice abusan y no sirven bien (79). Las revistas de carácter económico, sostienen que las compañías no pueden atender las peticiones de los obreros. ¿Culpables de la situación? En alguna medida, todos: Gobierno, obreros y compañías. Así se expresa una de estas revistas: "También son responsables las compañías, por su imprevisión al mirar como cosa indiferente la necesidad de disipar la atmósfera de hostilidad legendaria en que están envueltas, por la creencia universal de que los ff.cc. son negocios fabulosos (...) Así sucede que, cuando en ocasiones como la presente se han expuesto cifras demostrativas de la precaria situación de las compañías, casi todos dudaron de su exactitud". Luego aplaude las medidas tomadas por el Gobierno, de movilización de las reservas del Ejército y reorganización del Batallón de FF.CC., así como su decidido propósito de legislar inmediatamente sobre los derechos y los deberes de las compañías y empleados (80). En cuanto a la prensa extranjera, el Ministro

de Fomento hubo de lamentarse, concretamente de la francesa, de que la información que daba era tendenciosa y que "obedecía a otros manejos ajenos en absoluto a la cuestión de los ferroviarios".

Los ferroviarios, en cambio, tuvieron estímulo desde el exterior, como los telegramas recibidos en el Comité Nacional, el 2 de octubre, del Sindicato de Ferroviarios Italianos y de la Federación Internacional de Obreros del Transporte.

Entre las presiones hechas al Gobierno, podemos citar el caso del Ayuntamiento de Badalona, que acordó telegrafiar al Gobierno para que "obligue a las compañías a acceder a las peticiones de los obreros, telegrafiar en igual sentido a las compañías y felicitar a los huelguistas por su actitud en defensa de sus derechos". Centros tradicionalistas y católicos, telegrafían al Gobierno rogándole atiende las demandas formuladas por los ferroviarios. (Comentando el Ministro de Fomento un artículo de El Correo Español, calificó de inoportuna la intervención en el conflicto del Obispo de Barcelona y del Cabildo).

Son también muchos los apoyos al Gobierno: Así, las Juventudes Conservadoras visitaron al Gobernador para manifestarle, que, pese a su distanciamiento político, se ponen a disposición del Gobierno". El Director de las Minas de Almadén, puso a disposición del Gobierno, los 4.000 obreros de las minas, entre los cuales había gran número de maquinistas y fogoneros. Una comisión de navieros de Bilbao visitó al Gobernador Civil de aquella provincia, para ofrecerle los maquinistas y fogoneros navales de que disponían. Un Ingeniero, Eugenio Rivera, presidente y director de varias sociedades industriales, se ofreció personalmente para conducir máquinas y ofreció además el concurso del numeroso personal que tenía. Un exportador de pescado de La Coruña, propietario de 8 vapores, Sr. Lamigueiro, se presentó al Gobernador para ofrecer-

le 10 maquinistas marítimos para conducir trenes. Se ofrecen, también para conducir máquinas, el Duque de Zaragoza, los Ingenieros de Minas Vega Seoane y Emilio Jorge; ingenieros civiles, peritos, mecánicos... En declaraciones hechas a la prensa por el Sr. Canalejas, el día 3, dijo que seguían recibiendo ofrecimientos para prestar servicio en los ff.cc.: "Si fueran a aceptar todos estos ofrecimientos, ascenderían seguramente a 7.000" ¿Por qué no los habían aceptado? Porque los empleados y obreros que ahora acudan, en los momentos de angustia, a trabajar, no pueden luego ser despedidos; no sería justo obligarles a dejar su puesto para volver a admitir a los que se hubieran declarado en huelga. "Y claro es que nos detiene la lástima de que hayan de quedar definitivamente sin colocación los que en un momento de ofuscación abandonen el trabajo. De todos modos, si fuera preciso, no tendríamos otro remedio que prescindir de esa consideración". (81)

Las entidades económicas, muy afectadas por el conflicto, tomaron parte activa. Ya antes de que estallase la huelga en la Red Catalana, D. Luis Sedó, al parecer Presidente de la Cámara de Industria, se dirigió a la Compañía de M.Z.A., para conocer, por la información directa de la misma, la razón o la sin razón de la huelga que se preparaba; según hemos podido comprobar por carta que con fecha 20 de septiembre dirigió a este señor la Compañía (82). Luego los Presidentes de las entidades económicas de Barcelona, realizaron gestiones cerca de la Compañía, para tratar de hallar una solución a la huelga, que estaba causando daños inmensos. Fracasadas las gestiones que practican, el día 30 declaran que dada la extensión que ha tomado el conflicto, compete al Gobierno la solución del mismo; ya que al ser las peticiones de los ferroviarios de la Red Catalana de M.Z.A. análogas a las de los de otras compañías, es de temer que arreglado el conflicto en Cataluña y en Madrid, surgirían otros en ff.cc. de otras regiones. Sin embargo, no cesaron en sus gestiones y el día 1 de octubre se reunieron en el Gobierno Civil de

Barcelona el Sr. Sedó y el Sr. Calvet, representante del Fomento del Trabajo Nacional, con una comisión de ferroviarios, en un nuevo intento de encontrar una fórmula de arreglo. Más adelante veremos que a raíz de esta reunión los representantes de los huelguistas presentaron nuevas peticiones, buscando llegar a un acuerdo.

6.2.9. MEDIDAS DE TIPO LEGISLATIVO

Ante el grave problema creado por los catalanes de M.Z.A. y el más grave, aún, de anuncio de huelga general ferroviaria, el Gobierno actúa desde diversos frentes y con distintos medios según hemos visto: Gestiones con las empresas urgiéndolas para que determinen cuanto antes qué pueden conceder y para que concedan lo más que puedan; contactos con los representantes de los trabajadores, tratando de convencerles de que las compañías no pueden conceder todo lo pedido y que, además, necesitan un tiempo para determinar las concesiones que pueden hacer; información al público en general de que la situación económica de las compañías de ff.cc. no es la que, erróneamente, pudiera creerse por parte de una gran mayoría no bien informada y que, por ello, aun con la mejor voluntad, las ventajas a conceder por éstas a su personal tenían que ser limitadas por las posibilidades reales de atenderlas.

Por lo que se refiere al aspecto de asegurar la circulación de algunos trenes, así como la vigilancia de la vía y de las instalaciones de las líneas en huelga, el Gobierno recurrió, como hemos señalado, a las fuerzas del Ejército y de la Guardia Civil, e incluso a personal civil dependiente del Estado, como peones camineros para atender las barreras de los pasos a nivel. Y en cuanto a la anunciada huelga general, con la debida antelación fueron tomadas medidas tales como la salida, de Cádiz y San Fernando, el día 30 de septiembre, con destino a Madrid, de 65

maquinistas y fogoneros de la Escuadra, para, llegado el caso, prestar servicio en trenes; y el desplazamiento a Valladolid del Tercer Batallón del Regimiento de León; o la orden del General Weyler de la suspensión de licencias, excepto en caso de enfermedad, a jefes, oficiales, clase y soldados.

Pero, aparte de estas medidas, el Gobierno tomó otras de carácter legislativo, algunas de las cuales causaron grave malestar entre los ferroviarios. De acuerdo con la clasificación hecha por el Instituto de Reformas Sociales, (83) unas tienden a defender el interés público y los derechos de los que intervienen en el conflicto; y otras tienen como finalidad regularizar el servicio.

Dentro del primer grupo, hay que señalar:

Una Real Orden de 01-10-1912, por la que se establece se respete el derecho de los agentes de las compañías de ff.cc. a declararse en huelga; igualmente, el derecho al trabajo de los que quieran prestar servicio; y, asimismo, el derecho de las compañías "para nombrar, temporal o definitivamente, según convenga a la Nación, el personal que ocupe los puestos cuyos servicios queden abandonados por motivo de huelga u otra causa".

Un bando del Gobernador Civil de Madrid, por el que "inspirándose en el deseo de mantener a todo trance el orden público, como también la seguridad y conservación de las líneas férreas, recuerda la rigurosa observancia" de diversos artículos de la Ley de Policía de FF.CC., de 23-11-1877. (Los artículos recordados son el 16 y siguientes, hasta el 23, inclusive, y hacen referencia a las penas en que incurren los que voluntariamente destruyan o descompongan la vía o pongan obstáculos en ella; causen daños en el f.c. y en sus dependencias, que ocasionen perjuicio a las personas o a las cosas, sea por ignorancia, imprudencia, falta de cumplimiento de las leyes y reglamentos,

etc.; a las penas con que serán castigados los maquinistas, conductores, guardafrenos, jefes de estación, telegrafistas y demás, que abandonen el puesto durante su respectivo servicio; y, finalmente, al carácter de agente de la Autoridad que tienen los empleados de ff.cc. en el ejercicio de sus funciones).

Una circular de la Fiscalía del Tribunal Supremo, de 02-10-1912, respecto a disposiciones encaminadas a evitar y castigar las confabulaciones para las huelgas y los actos de sabotaje. (Previamente a esta circular, en términos muy duros y que califica a la anunciada huelga general de ferroviarios, de "verdadero acto de rebeldía contra toda disciplina social", la Fiscalía había enviado, el 27 de septiembre, un telegrama-circular, que ahora era confirmado).

Como medidas de gobierno para regularizar el servicio, tenemos:

Un Real Decreto de 01-10-1912 que de acuerdo con lo prevenido en los arts. 219, 220 y 221 de la Ley de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército de 29-06-1911, autorizaba al Ministro de la Guerra para llamar a filas, en su totalidad o en parte, a los individuos en situación de reserva activa, pertenecientes al Batallón de FF.CC.; así como a los restantes individuos de la 1ª reserva activa pertenecientes a los 6 últimos reemplazos incorporados a filas.

En cumplimiento de lo dispuesto en este R. D., la Capitania General de la 1ª Región Militar, acordó y trasladó, el día 3 de octubre, una Orden General de Movilización, para que se concentrasen todos los individuos pertenecientes a los reemplazos de los años 1907 a 1911, ambos inclusive, que se hallasen en alguna de las situaciones de licencia ilimitada, excedentes de cupo, redimidos o sustituidos del servicio ordinario a quienes se hubiese otorgado alguna de las excepciones contenidas en

el art. 87 de la Ley de Reclutamiento de 1896. Los interesados deberían presentarse al delegado de la Autoridad Militar, en las estaciones señaladas como cabecera de concentración más próxima al punto de su residencia. En consecuencia, el día 4, los ferroviarios afectados fueron filiados y recibieron los brazaletes que les daba carácter militar, y pasaron a ocupar los mismos puestos que venían desempeñando. Esto causó gran excitación y disgusto entre el personal.

Un nuevo Real Decreto, de 03-10-1912, autorizó la llamada a filas de los ferroviarios pertenecientes a la 2ª reserva (años 1901-1906).

Según el Jefe del Gobierno, en virtud de estas disposiciones podría disponerse de 21.000 reservistas ferroviarios, pero, por el momento, serían 13.000. Estos hombres continuarían prestando servicio en las Compañías de FF.CC., con toda su libertad para el trabajo y cobrando su sueldo, pero sometidos al fuero militar, tanto para sus derechos como para sus obligaciones.

Además, por un Real Decreto de 04-10-1912, se transformaba el Batallón de FF.CC., en Regimiento. Este Regimiento, según la Orden-Circular de desarrollo del anterior Real Decreto, tendría 8 compañías activas y 8 de depósito.

6.2.10. HACIA EL FIN DEL CONFLICTO

La huelga iniciada por los ferroviarios de la Red Catalana de la Compañía M.Z.A. el día 25 de septiembre, fue como un "clarinazo" que puso en pie de lucha a los ferroviarios todos de España. Inmediatamente surgen movimientos no solo de solidaridad sino de apremio para seguir sus pasos, y se llega a la declaración de huelga general ferroviaria; a la que se anticipan

anuncios de huelgas parciales, como los efectuados por los ferroviarios de la Compañía del Sur y los de la Sección de Zaragoza.

En Cataluña, según La Correspondencia de España y a pesar de no haberse declarado la huelga colectiva, se calcula que el día 1 de octubre huelga el 80% del total. Toda Cataluña toca ya las consecuencias del conflicto. Las necesidades del abastecimiento de Barcelona van salvándose poque diariamente llega un tren de ganado a la estación de Francia. Una comisión de agentes de la Aduana de Port-Bou visita al Gobernador, para indicarle que en aquella Aduana hay 20.000 paquetes postales y de otra especie, que es imposible enviar, y piden para el acarreo un cañonero. En la línea de Manresa a Berga, la huelga es total.

Sin embargo, parece que el Ministro de Fomento recibe muchos telegramas de los Gobernadores Civiles y de los Jefes de las Divisiones de FF.CC., indicando que gran parte de los ferroviarios, en particular los de la Compañía del Norte, van a la huelga con gran disgusto, sólo por solidaridad con los de la Red Catalana.

Mientras, en una parte de éstos, los primeros entusiasmos decaen; la huelga se alarga. En las últimas horas del día 1 de octubre, una representación de los huelguistas, se entrevista con los representantes de la Cámara de Industria y del Fomento de Trabajo Nacional, y con el Gobernador de Barcelona, y proponen sus peticiones mínimas:

1ª.- M.Z.A. destinará a mejoras de sueldos, jubilaciones, pensiones y demás conceptos, 2 millones de ptas., o al menos 1,5, para la Red Catalana; lo cual significa para toda la red de la Compañía, 5 millones, en cantidad proporcional.

2ª.- Todos los huelguistas volverán al trabajo.

3ª.- En principio, inamovilidad condicionada para el personal, quedando asegurada la facultad disciplinaria de la Com-

pañía.

4ª.- Concesión de 15 días de permiso con sueldo al año, ya que no pueden concederse los 20 que el Norte da a los suyos.

5ª.- A los maquinistas, en vez de participación en las economías, se les dé gratificación por recorrido.

6ª.- A las oficinas, se les dé trabajo intensivo.

Respecto a otras bases, aceptarán lo que la Compañía, con carácter general, resuelva sobre ellas, siempre teniendo en cuenta razones de justicia y equidad.

En la madrugada del día 2 el Gobernador comunicaba al Presidente del Consejo de Ministros que acababa de terminar la reunión mantenida con los Sres. Estevill, Ripoll, Puerto y Pino- no habían asistido los Sres. Solana y Ribalta por estar ausentes- y con los Sres. Sedó y Calvet; y que aquellos ferroviarios habían indicado que las manifestaciones que hacían no podían estimarse como acuerdo de la Red Catalana, porque no se había reunido la asamblea al efecto, pero que estimaban que sus opiniones personales serían compartidas por sus compañeros cuando la asamblea se celebrase.

Ese mismo día, el Subdirector de M.Z.A. en Barcelona, Sr. Cardenal, se dirigió a la Dirección de la Compañía con el siguiente telegrama: "Dada actitud al parecer favorable a transacción de estos obreros en huelga y dificultad iniciar ellos acuerdo con el Comité Unión para presentar nuevas peticiones con carácter general, caso de que sostengan bases comunicadas por teléfono esta mañana y nos las presentara como garantía Gobernador, ¿no podría Compañía manifestar Gobierno aceptación con modificaciones que crea necesarias y condicionadas a conformidad personal Red Antigua, y compromiso de las dos redes de no hollar por solidaridad con las otras Compañías? El sólo anuncio de tal aceptación condicional, creemos produciría cambio trabajo gran parte si no todo nuestro personal, entre el que parece

cundir desaliento motivado por duración huelga y orden Junta no cobrar lo devengado. Si se acepta idea en principio, conviene pronta contestación, para que Gobernador pueda gestionar presentación oficial bases reducidas".

El mismo día 2, en Madrid, el Administrador Delegado de M.Z.A., Sr. Alvarado, y el Director, Sr. Maristany, manifestaron al Ministro de Fomento, a su requerimiento: "Creemos que tratando separadamente con la Red Catalana un asunto planteado con carácter de generalidad por La Unión Ferroviaria, lejos de contribuir a la resolución del conflicto, vamos a su agravación; pero como desde el primer momento dijimos al Gobierno que por nuestra parte contribuiríamos, en cuanto lo permitiesen los medios económicos de la Compañía, a solucionar el conflicto, manifestamos que si esas bases se presentan con la representación autorizada de los ferroviarios de la Red Catalana y se nos da la seguridad de que con ello se evita la huelga general, por acuerdo del resto de los ferroviarios, aun cuando hay en dichas bases algunos puntos inadmisibles, pueden servir para que se llegue a un acuerdo entre la Compañía y sus agentes". Tenemos, pues, que la Dirección de la Compañía en Madrid no veía nada clara esta solución, aunque admite las peticiones ahora presentadas, como punto de negociación.

Tampoco las Autoridades están muy seguras de que pudiera venir por aquí la solución al conflicto; pues el propio Sr. Canalejas se pregunta ante los periodistas, al comunicarles la nueva propuesta, si lo aceptarán los otros ferroviarios haciéndolo suyo, y está de acuerdo con las compañías en que no basta una solución parcial.

Los hechos siguientes mostraron luego que a la generalidad de los huelguistas catalanes no les satisfacía el programa mínimo, y que, por otra parte, en la Casa del Pueblo de Madrid no había ambiente favorable a ir a la zaga de los catalanes.

En consecuencia, el optimismo que se había despertado el día 2 sobre la posibilidad de arreglo, se venía abajo. Las últimas noticias llegadas a Madrid al cierre de la edición de los periódicos del día 3, hablaban de "apasionamiento en los huelguistas de Barcelona acerca de las peticiones mínimas formuladas en la reunión de la Junta directiva con el Gobernador y los Sres. Calvet y Sedó. La mayoría censuraba la conducta de los individuos de la Junta, y la protesta alcanzó tonos violentos.

Luego, el día 4, la prensa da a conocer nuevas bases presentadas por los catalanes. Son éstas:

1ª.- Serán dados de baja en la Compañía los individuos que trabajaron durante la huelga; pero si la Compañía aumentase la plantilla, podrán ser admitidos.

2ª.- Los huelguistas serán declarados de plantilla, desde este momento y volverán a ocupar los puestos que dejaron vacantes al declararse la huelga.

3ª.- El sueldo de los huelguistas, se mejorará en la siguiente forma: Hasta 125 Ptas., 30%; de 125 a 150, 20%; de 150 a 250, 10%. Además, como gratificación anual, pagadera por semestres vencidos, en julio y noviembre, 10% del sueldo como mínimo, según beneficios de la Compañía.

4ª.- Se establece inamovilidad para los empleados de plantilla asociados. Así pues, no serán baja, ni postergados en el ascenso, ni trasladados sin causa justificada, lo cual acordará un tribunal de honor.

5ª.- Desaparecerá el sistema de castigos vigente, el cual merma los sueldos o gratificaciones, sin antes dar su aprobación un tribunal mixto o de honor, en el que habrá 3 individuos de La Unión Ferroviaria, 3 nombrados por la Compañía y 1 extraño.

6ª.- Se establece la jornada máxima de 56 horas semanales para todos los socios, con excepción de los empleados de oficinas, cuyo servicio se reduce a 36 horas y prestarán servicio de 7 a 13 en verano y de 8 a 14 en invierno.

7ª.- Se concederá 20 días al año de permiso con sueldo a todos los empleados de plantilla, o su equivalente en metálico, a elección de éstos.

8ª.- Se facilitará a cada empleado un carnet de identidad, que le dará derecho a viajar sin limitación en clase que esté en relación con su categoría y en clase superior, si conviene al interesado, pero pagando la diferencia.

9ª.- Se suprimen los premios por economías, modificándose en compensación las primas de recorrido según cuadro que establecen.

10ª.- Las pensiones, horas extraordinarias, etc. serán objeto de una particular atención y minucioso estudio, siempre con tendencia a mejorar la escala. (84)

Unas horas más tarde de la publicación de estas bases, el Centro Ferroviario facilitó una nota aclaratoria a las mismas, en el sentido de que "no implican un desembolso inmediato, y por el espíritu evidente de concordia que representan, se conseguiría sin dificultad que las compañías lo aceptasen". La única dificultad que ven es en los aumentos de sueldo y mejoras en los retiros y pensiones.

Paralelamente a estos hechos, se están dando otros, como las medidas de carácter legislativo a que nos hemos referido y que producen excitación en el personal, sobre todo la que autoriza a las compañías a sustituir a los huelguistas con personal nuevo, y la orden de movilización. Por otra parte, el día 3 por la noche, el Sr. Canalejas da a conocer a los periodistas que para buscar una solución al conflicto ferroviario, había presentado a la firma del Rey el decreto convocando a las Cortes para el día 14, para que por el Parlamento se tratase con extensión el problema ferroviario y se solucionase rápidamente el conflicto. Esta medida abre una puerta a la esperanza en los ferroviarios.

En Barcelona, la Comisión de Huelga, de acuerdo con el Gobernador Civil, dirigió una nota a los huelguistas, indicando que, oídas las explicaciones del representante del Gobierno en Barcelona sobre propósito de presentar un proyecto de ley en las Cortes, cuando éstas se abrieran, para atender aspiraciones razonables de los ferroviarios, depositan su confianza en el Gobierno y "aconsejan a sus compañeros la inmediata vuelta al trabajo".

Celebrada una asamblea por los huelguistas, acuerdan por aclamación, el día 5, depositar toda su confianza en el Gobierno y en las Cortes, para que uno y otras procurasen, en breve plazo, una satisfacción a sus aspiraciones. El lunes 7, entrarían todos al trabajo.

Al dar cuenta a la prensa, a las 7 y $\frac{1}{2}$ de la tarde del día 5, de la terminación de la huelga de los catalanes, Canalejas informó, también, en relación con la anunciada huelga general, de la existencia de una persona, cuyo nombre no iba a decir, que desde hacía 3 días estaba actuando como mediador entre el Gobierno y el Comité de la Federación Nacional de los Ferroviarios. Estimaba que había un 90% de probabilidades de que ocurriese como en Barcelona. (85)

Sabemos que ese mismo día, el Jefe del Gobierno y el Ministro de Fomento se reunieron con los directivos de distintas compañías: Boix, Guadalorce, Loewy, Maristany, Peironcely y Cervantes, y que Canalejas les dio cuenta de haber mantenido conversaciones reservadas con un Diputado, el cual le había manifestado que por parte del Comité de la Federación Nacional de los Ferroviarios se suspendería la huelga, si el Gobierno aseguraba las siguientes condiciones: a).- Que no se cerraría la Casa del Pueblo. b).- Que no se suspenderían las garantías constitucionales. c).- Que no se disolvería La Unión Ferrovaria. d).- Que las compañías concederían la más amplia amnistía. e).-

Que no se modificaría el proyecto de ley de asociaciones. f).- Que no se llevaría adelante el proyecto de declarar ilícita la huelga. Canalejas indicó que no tendría inconveniente en aceptar estas condiciones, excepto las dos últimas.

En este ambiente, el Comité anunció una reunión extraordinaria para el día 6, la cual se celebró en el Teatro Español, a las 9 y $\frac{1}{2}$, con lleno total.

El Presidente del Comité, Sr. Barrio, después de una somera referencia al proceso de declaración de huelga general, indicó que cuando la opinión pública, con rara unanimidad, pedía a los Poderes Públicos soluciones de concordia, el Sr. Canalejas y su Gobierno habían manifestado que no había representación autorizada alguna con quien entenderse al efecto. Pero hubo, añadió, una persona mejor orientada que se dio cuenta de la existencia de un Comité representativo de 70.000 ferroviarios y que se dirigió al Secretariado del Comité, el cual le manifestó que era el Comité, en nombre de la Federación, el que tenía autoridad para oír sus proposiciones. En definitiva, Gobierno y Comité habían aceptado como intermediario a esta persona y el Gobierno había manifestado que estaba dispuesto a dar estado parlamentario a las aspiraciones de los ferroviarios. Para que el Comité tuviese una garantía que le asegurase la realidad y efectividad de esta disposición, en la forma que era posible, se había convenido en la siguiente fórmula: El intermediario expresaría en una carta dirigida al Comité, los extremos que había de abarcar la ley que estaba dispuesto a presentar a las Cortes el Gobierno, y el Presidente del Gobierno refrendaría la carta.

Leyó el Secretario la carta dirigida por el intermediario (el Diputado D. Julio Amado) a los individuos del Comité, en la que relataba las incidencias de sus diferentes entrevistas con el Sr. Canalejas, y manifestaba que en las últimas, celebradas en la madrugada del día 5, había adquirido el conven-

cimiento de que los proyectos de ley ofrecidos, en lo tocante a las aspiraciones de la Federación, contendrían soluciones referentes al aumento de sueldos y jornales, a la caja de pensiones, al impuesto de Utilidades, a la disminución de la jornada de trabajo y a la inamovilidad condicionada del personal.

A continuación leyó otra carta del Sr. Amado al Comité, en la que trasladaba copia textual de otra del Jefe del Gobierno, en que éste decía: "Me complace en manifestarle que la que Vd. ha remitido al Comité de la Federación Nacional de Ferroviarios, recuerda perfectamente y expresa con toda verdad, las manifestaciones que, correspondiendo a las suyas, escuchó de mis labios".

En virtud de este compromiso, el Comité estimaba que debía darse por terminado el conflicto; para lo cual tenían dos razones: Una, que, aun triunfando en su empeño por medio de la huelga, no hubiera ofrecido tanta seguridad la firma de las compañías, como una ley votada en Cortes. Otra, que, habiendo llegado a conocimiento del Comité que los huelguistas de Cataluña habían dado por terminada la huelga, sin consultar con ellos, y dado que iban a la huelga por solidaridad con los catalanes, era claro que no habían de sostenerla. Añadió que la noche anterior habían comunicado ya a las Secciones las gestiones hechas y su resultado.

En conclusión, Barrio pidió a los assembleístas manifestasen su censura o aprobación a lo resuelto por el Comité y la asamblea aprobó, por aclamación, la gestión del mismo.

Quedaba, pues, solucionado también, el problema de la huelga general.

Ver apéndice 151, sobre participación en la huelga.

6.2.11. LOS PROYECTOS DE LEY PRESENTADOS DESPUES DEL CONFLICTO

Hemos visto que el anuncio de huelga general ferroviaria fue retirado en virtud de la promesa formal hecha por el Jefe del Gobierno, de que en los proyectos de ley que se debatirían en las Cortes, convocadas para el 14 de octubre, se recogerían soluciones a determinadas cuestiones planteadas por los ferroviarios.

Antes ya de que fuesen discutidos estos proyectos, corrió el rumor de que se iba a privar a los ferroviarios del derecho a la huelga, asimilándolos a los funcionarios; y cuando al fin fue conocido el contenido de los mismos, la reacción general fue de rechazo y en los ferroviarios produjo gran indignación.

En el Congreso, los representantes de los distintos partidos políticos los combatieron con dureza. Lo vemos en estas breves pinceladas del discurso de D. Melquiades Alvarez: "Fíjese el Sr. Canalejas: Combaten el proyecto los conservadores, declarando públicamente que estiman injusto y además reaccionario el sacrificio del derecho a la huelga establecido en la ley de 1903. Lo impugna el Sr. Urzaiz (...) afirmando (...) la licitud de toda clase de huelgas". "Me parece que los tradicionalistas son refractarios al proyecto". "Los republicanos, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, desde los Conjuncionistas hasta los Radicales, lo estimamos como un error fundamental del Gobierno. Los socialistas, por labios del Sr. Iglesias, lo combaten, quizá con más encarnizamiento que todos, y acabamos de escuchar esta tarde, voces muy elocuentes, como la del Sr. Morote, diputado de la mayoría, que también se rebela contra el proyecto del Gobierno".

Por lo que se refiere a la intervención de Pablo Iglesias, como diputado, en la discusión de estos proyectos, después

de señalar que Canalejas había tratado de rebeldes y facciosos a los ferroviarios, cuando había sido el Presidente del Consejo de Ministros el único que había faltado a la ley, y de acusar a las compañías de explotar inicuaamente a los obreros, lo que había dado lugar a la unión de los mismos para defender sus derechos atropellados, hizo un relato de lo ocurrido en el Congreso celebrado por los ferroviarios en Madrid, censurando a las compañías el no haber contestado a las peticiones salidas de ese Congreso, lo que, estimaba, fue una verdadera provocación. Dijo luego que la huelga había sido en todo momento correcta, sin faltar en nada a la ley, y calificó de arbitrarias las medidas tomadas por el Gobierno, especialmente la llamada a los reservistas, que había incitado a la indisciplina militar y al sabotaje, y se refirió al pacto entre el Gobierno y los ferroviarios, representados por el Comité de Madrid, que puso fin a la huelga, mediante la intervención del Sr. Amado. Cuando el Sr. Canalejas interrumpió para decir que era inexacto que hubiese habido pacto, Iglesias le dijo que no siguiera negando lo del pacto, porque si no, todo el mundo pensaría que lo que se quiso por el Gobierno, premeditadamente, fue engañar a los obreros, para acabar traicioneramente con una huelga, legal y pacífica. De no haber habido pacto formal, nunca se hubieran sometido los ferroviarios. Dice que faltar al compromiso adquirido, es un desdoro del Gobierno, de la persona del Sr. Canalejas y de todos los hombres públicos; pues cuando surjan cuestiones sociales, los obreros no podrán ya fiarse de nadie. Terminó diciendo que el proyecto era una bomba, y que arrebatando a los ferroviarios el derecho a la huelga, éstos se prepararían para hacer una que no fuese ciertamente pacífica.

Después de contestar Canalejas a Pablo Iglesias, intervino por alusiones de éste, el Sr. Amado, quien hizo un relato de su intervención en el asunto, que vino a demostrar la existencia del pacto, que había negado momentos antes Canalejas: La carta escrita por él al Comité y aprobada antes por el Gobierno,

y que puso término al conflicto, "recogía promesas categóricas del Sr. Canalejas sobre las soluciones favorables a los ferroviarios, no medios de llegar a esas soluciones". (86)

También el Sr. Azcárate pidió al Jefe del Gobierno, el 24 de octubre, que retirara el proyecto o, al menos, que lo aplazara. (87)

El Comité Nacional Ferroviario hizo pública su indignación y protesta por medio de un manifiesto, dirigido "al País a la clase trabajadora en general y a los ferroviarios en particular". Dicen que lanzan este manifiesto por el modo especial como el Gobierno ha cumplido la palabra solemnemente dada de atender en 5 puntos principales las reclamaciones formuladas por los trabajadores a las compañías. Declararon la huelga porque siendo de justicia que sus condiciones de trabajo fuesen mejoradas y habiendo enviado unas bases a las compañías, éstas ni siquiera tuvieron la delicadeza de contestar; lo cual produjo la irritación de los ferroviarios. La huelga fue declarada ajustándose a lo dispuesto por la ley. El Gobierno, encargado de cumplir y hacer cumplir las leyes, faltó a ellas de diversos modos, especialmente obligando a los presuntos huelguistas a ponerse como soldados al servicio de las compañías de quienes reclamaban. El Presidente del Consejo de Ministros, no obstante seguir una conducta inconveniente y provocadora con respecto a los ferroviarios, procuró por medio del Sr. Amado ponerse en comunicación con el Comité Nacional de la Federación, para dar solución al conflicto, y no existiendo entre los trabajadores propósitos de perturbación sino de mejorar su situación, se llegó a la solución del mismo por el ofrecimiento hecho por el Gobierno. (A continuación explican el contenido de la carta del Sr. Amado y el refrendo dado a la misma por Canalejas). Y sigue el manifiesto diciendo que ahora "resulta que en el proyecto de ley ofrecido no se contiene absolutamente ninguna de las mejoras que a los trabajadores ferroviarios les fueron prometidas, y

consignadas con gran vaguedad se dejan al arbitrio de tribunales amañados, compuestos por abrumadora mayoría con representación de la clase de intereses contrarios a los nuestros. Pero, en cambio, con demasiada claridad y concreción se determina en tales proyectos las penalidades en que los ferroviarios incurriremos si para la defensa de nuestra causa apelamos a la única arma de que los trabajadores disponemos, la huelga". Más adelante, dicen: "En modo alguno pudimos suponer hubiese Gobierno que llegase en su desaprensiva conducta hasta el extremo de faltar a la palabra dada a 70.000 ferroviarios, que con lealtad inmerecida y fiados en las promesas de un Gobierno, abandonaron actitudes dolorosamente necesarias para los trabajadores todos". "A la torpe más que poco digna conducta de un Gobierno que faltó a su palabra", la Federación Nacional responderá haciendo cuanto pueda para impedir la aprobación de tal ley. "Y si se diese el absurdo de que engendro de ley semejante fuese aprobada", continuarán su labor con más fe, con más entusiasmo, con más energía...

Por otro lado, el Comité organizó, el día 24 de octubre, un mitin, en el que participó Pablo Iglesias, para protestar de la conducta del Gobierno y rechazar los proyectos de ley presentado a las Cortes. Los distintos oradores: Anguiano, Barrios, Pablo Iglesias... manejaron los argumentos que ya conocemos y a que hemos hecho referencia anteriormente: conducta opresora de las compañías y falta de consideración de las mismas ante las reclamaciones de los ferroviarios, falta a la palabra dada por parte del Presidente del Gobierno... Anguiano indica que Canalejas dijo que las peticiones importaban 75 millones de ptas., "Pero ¿es que no sabía que habíamos presentado nuestras reclamaciones transigiendo con lo que buenamente pudieran darnos por el momento? ¿No estaba enterado de que no apremiábamos demasiado?" Indica, también, que, contra lo que alguien ha dicho, el Comité quería ir al movimiento, "pero necesitaba prepararlo con

el debido tiempo" Barrio dice, entre otras cosas, que Canalejas, con su actitud ha dado la puntilla al régimen, pues ha demostrado que la Monarquía es incompatible con los derechos individuales. Pablo Iglesias explica el proceso de la discusión de los proyectos de ley, y llama a la unidad y a que mantengan el entusiasmo; que atraigan a los remisos y que tengan en cuenta que al lado de los ferroviarios están todos los demás obreros organizados de España y la Internacional de trabajadores. (88)

Cuando se produzca luego el asesinato de Canalejas - (12-11-1912), se levantarán voces que culpen del magnicidio a los ferroviarios.

También las compañías estaban en contra del proyecto de ley y por ello, con fecha 26 de octubre, las cuatro principales (Norte, M.Z.A., Andaluces y M.C.P.) enviaron al Gobierno un escrito conjunto de protesta, cuyo texto damos íntegro en apéndice 152 y del que destacamos algunos de los puntos que consideramos más significativos:

"... el detenido estudio que los Consejos de Administración de las Compañías que representan han hecho del proyecto de ley presentado por el Gobierno de S.M. a las Cortes para regular las relaciones de las compañías de FF.CC. con su personal, ha producido en su ánimo el convencimiento firmísimo de que los preceptos en aquél contenidos, no sólo lastiman y vulneran los derechos de las compañías, adquiridos mediante las respectivas concesiones, y hasta ahora nunca ni por nadie desconocidos, sino que, además, de llegar a ser ley, de tal modo se perturbarían las relaciones entre aquéllas y sus agentes, que llegaría a hacer punto menos que imposible la normal explotación de las líneas; por lo cual, en vista de que no ha sido hecha en el Congreso de los Diputados la información pública que era de esperar, dada la importancia y trascendencia del asunto, y en evitación de mayores males, se ven en la imprescindible necesidad de

formular ante V.E. la más solemne protesta contra dicho proyecto..."

Las compañías no son simples usufructuarias de los ff.cc. sino que tanto sus derechos como sus obligaciones nacen del contrato bilateral con el Estado que entraña la concesión administrativa.

"Ni en la vigente ley de ff.cc. de 23 de noviembre de 1877, ni en las leyes especiales de concesión, ni en los pliegos de condiciones particulares a cada una, ni en los reglamentos, por fin, de Policía e inspección, existe precepto alguno en que, por modo directo o indirecto, se establezca el derecho de la Administración pública a inmiscuirse e intervenir en las relaciones de carácter civil y privado que, por virtud del contrato de trabajo, existen entre las compañías y sus agentes".

Las compañías no pueden dejar pasar desapercibido que, a título de regular las relaciones entre las compañías y sus agentes, "los Poderes Públicos se crean asistidos del derecho a exigir, como en el artículo 1º del citado proyecto de la ley se establece, que las compañías sometan a la aprobación del Gobierno los reglamentos relativos al ingreso, ascenso, régimen disciplinario y separación de su personal, así como los estatutos que regulen el contrato de trabajo y las cajas de pensiones" No conocen "legislación alguna extranjera en países en que la explotación de los ff.cc. se realice por compañías, que lleve la facultad de intervención del Estado, como Poder social, a límites tales en que quede anulado por completo el indiscutible derecho del patrono". Las compañías no pueden comprometerse "de hoy para siempre, a contraer obligaciones que pueden en determinados momentos ser de imposible cumplimiento, por incompatibles con su situación financiera, ni renunciar a aquella autonomía y libertad de acción que es indispensable para mantener por derecho propio el principio de su autoridad y la disciplina de

sus servidores".

"Jamás desconocieron las compañías ferroviarias, sino por el contrario aceptaron gustosas, aquella intervención e inspección del Estado que en garantía de los intereses públicos se halla establecida en las leyes (...) pero esa intervención, que debe mantenerse dentro de los límites prefijados (...) no puede hacerse en modo alguno extensiva a las relaciones jurídicas de carácter privado que se establecen entre las compañías y sus agentes, y que, desenvolviéndose en la esfera del derecho común, han de quedar sólo subordinadas en cuanto a su alcance, efecto y consecuencias, al conocimiento de los Tribunales".

Otro aspecto de no menor gravedad es el que hace referencia al artículo 19 del proyecto, o sea, a la posibilidad de que un laudo arbitral aumente las obligaciones de las compañías en el orden económico en términos que pudieran exceder a sus posibilidades financieras. Es un atentado al derecho de propiedad, que tribunal alguno tenga facultad de condenar al patrono a cumplir obligaciones, sea en forma de salarios, sueldos o pensiones, en cantidad superior a aquélla que voluntariamente se impuso.

En caso de aprobarse este proyecto, sufrirían cambio tal las condiciones en que las compañías aceptaron la responsabilidad de aquel servicio, que les sería difícil continuar asumiéndolo, por lo que podrían llegarse a ver en la precisión de solicitar del Gobierno que, haciendo éste uso de los medios que los pliegos de condiciones de las concesiones le reservan, procediera a la reversión anticipada de las mismas".

Los proyectos fueron, al fin, retirados. (89)

6.2.12. MEJORAS CONCEDIDAS POR LAS COMPAÑIAS, PRESUNTAS REPRESA-
LIAS Y DESPIDO DE RIBALTA

Mientras, las compañías trabajaban en el estudio de las mejoras a conceder a sus agentes; aunque para éstos era motivo de impaciencia la excesiva lentitud con que, a su juicio, actuaban aquéllas, rebasando la mítica fecha del 15 de octubre de que habían hablado cuando el conflicto estaba en plena efervescencia.

El 1 de octubre, en plena huelga de la Red Catalana por tanto, Maristany se dirigió a René Lisle, del Comité de París, solicitando rápida respuesta sobre concesiones que podrían hacerse, "pues el Gobierno quiere saber ya nuestro pensar en este asunto y nos apremia para ello". Recuerda que en la última conversación mantenida en París, en lo relativo a mejoras al personal, él cifró en 1,5 millones estas mejoras y habló de la aplicación del 20% del importe del dividendo para gratificaciones y mejoras de pensiones. Ahora, las circunstancias "aconsejan ir algo más allá de lo hablado en ésa, por lo que en vez de 1,5 millones habría que dar 2,5 millones, que representa el 10% del importe de los sueldos"; pero distribuyéndolo entre empleados de sueldos inferiores a 3.000 Ptas. En cuanto a gratificaciones, y dado que no se puede llevar a cabo su idea del 20% del dividendo, por la oposición del Sr. Griolet, debería aplicarse el 10% del importe total de los sueldos, o sea, 2,5 millones de pesetas, "con lo que resultaría que accederíamos a una de las peticiones hechas y que nos acercaríamos a lo que hace ya el Norte con sus empleados". Por lo que se refiere a pensiones, en el Comité se ha hablado de que a la altura que han llegado las cosas "todo lo que hiciéramos que no fuera igualar la situación de los agentes de M.Z.A. con los de Norte, no sería bien recibido, ni tendría eficacia alguna" En suma: 2,5 millones para aumento de sueldos inferiores; 2,5 millones para gratificaciones; pensiones sobre las mismas bases que la Compañía del Norte. (90)

El día 4, contestación de París aprobando la propuesta hecha por Madrid. (91)

Por fin, con fecha 20 de octubre, la Compañía M.Z.A. publica la circular de Dirección nº 166, por la que comunica que una vez restablecida la normalidad en los servicios de la Compañía, ésta "se complace en comunicar al personal de la misma su propósito de persistir en el camino de mejoras emprendido en los últimos años a medida que lo han ido consintiendo los recursos de que la Compañía puede disponer. A este efecto, en los presupuestos de las dos Redes de la Compañía para el próximo año 1913, se consignará una importante mejora en los sueldos del personal, especialmente en los inferiores a 3.000 Ptas anuales y con preferencia para los más modestos". (Nótese que no se indican cantidades). Se harán, además, otras mejoras, en relación con licencias y enfermedades, aumento de descanso periódico, jornada intensiva en oficinas centrales, impulso de la construcción de viviendas para el personal y nuevo régimen de pensiones, con mayores ventajas. El conjunto de todas estas mejoras supondría para la Compañía un aumento de gasto en el presupuesto de 1913 de 5 millones de pesetas, aproximadamente. (Ver la circular en el apéndice 153).

De acuerdo con el ofrecimiento hecho, dos meses más tarde, el 21-12-1912, M.Z.A. publicó las Ordenes de Dirección General núms. 196 y 197 (Apéndices 154 y 155).

La nº 196 se refería a descansos con percepción de haber o jornal, licencias, y socorros en caso de enfermedad o accidente. Dado que estas materias han sido ya estudiadas en los respectivos capítulos, aquí nos limitaremos a recordar que esta Orden de Dirección -que afectaba al personal fijo y permanente cuyas funciones fueran peculiares de la explotación propiamente dicha-, en términos generales, establecía:

- Descanso quincenal con percepción de sueldo o jornal.

- 15 días de licencia al año, con abono de sueldo o jornal.
- En caso de enfermedad, abono de sueldo o jornal durante 60 días, con posibilidad de aumento hasta 90 días, y aun más. En el supuesto de accidente de trabajo, abono del sueldo o jornal durante 90 días, y rebasado este plazo, medio sueldo o jornal, con sujeción a las disposiciones legales en esa materia.

La Orden de Dirección nº 197 daba a conocer el nuevo Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, que entraría en vigor el 01-01-1913. Las mejoras del nuevo reglamento, en relación con el que venía rigiendo, eran, como hemos visto ya en el capítulo correspondiente, muy importantes; al aumentar la cuantía de las pensiones y reducir los tiempos mínimos de servicio para las pensiones de retiro y de matrimonio para las de viudedad.

La promesa hecha por esta Compañía para establecer la jornada intensiva para el personal de las oficinas centrales, la cumplió a partir del 15 de noviembre.

La Compañía del Norte concedió, también, diversas mejoras a su personal:

- Por una Orden de Dirección comunicó que en sesión del 26 de octubre, el Consejo de Administración había aprobado un nuevo Reglamento para concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, con efectos desde 01-01-1913. La mejora fundamental de este Reglamento, es que se hacía extensiva la concesión de pensiones al personal a jornal.

- Estableció nuevas escalas de sueldo, mediante las cuales se mejora notablemente, según la Compañía, la situación económica, "hasta el punto de que casi se llegan a igualar los sueldos mínimos que se fijan en las referidas escalas, con los máximos de las que hasta ahora han venido rigiendo".

- Creó nuevas plazas de jefes suplementarios, subjefes de estación, vigilantes jefes, factores, subcapataces, enganchadores, guardagujas, mozos y porteros, conductores, guarda-frenos y mozos de tren, maquinistas y fogoneros, e interventores en ruta, para que "el personal actual tenga menos cantidad de horas de trabajo y para disfrutar 1 día de descanso quincenalmente".

- Estableció diferentes tipos de indemnización por casa, a los subjefes y vigilantes jefes que no habitasen edificio de la Compañía.

- Suprimió el descuento que venía haciendo al personal como contribución a la Caja de Previsión. (92)

- Con anterioridad, concretamente desde 01-11-1912, comenzó a pagar a los suplementarios las salidas devengadas, eliminando el tope máximo que tenía establecido.

Los anuncios de mejoras hechos por las Compañías, fueron recibidos con satisfacción por el personal; pero pronto surgieron las quejas y el descontento, porque las subidas en sueldo y jornales eran pequeñas y mal repartidas. Se dice que, tanto en Norte como en M.Z.A. hay aumentos que son irrisorios, de 1 real al día en jornales de obreros y de 25 duros al año en sueldos de empleados (93) ; hay favoritismo y desigualdad en el reparto, lo que produce irritación. Han ascendido los que ascienden todos los años.

El Comité Nacional de la Federación de los Ferroviarios levantó su voz y publicó una nota, firmada por Barrio, su Presidente. Habían corrido, incluso, rumores de huelga, y la nota comienza haciendo referencia a ello: "Hasta el momento presente, la Federación no ha tomado ninguna determinación extrema y no me explico la alarma, aunque fundamentos existen para tenerla. El Gobierno prometió y no cumplió nada de lo prometido; las compañías ofrecieron mejorar en lo posible la situación de sus empleados (...) y todas estas ofertas se han convertido en ofensas al modesto personal" "No se aumenta el sueldo más que en deter-

minados servicios, y en éstos, más que a los cumplidores de su deber a los paniagudos de los jefes y jefecillos". Más adelante, dice: "Si a esto se añade los innumerables abusos de todos órdenes que están cometiendo con despidos, traslados, multas y venganzas de jefes de servicio, se tendrá clara idea de la situación y de que no son los obreros los que provocan el conflicto". (94)

Como se denuncia en la nota del Comité, se habla de represalias por parte de las compañías. A título de ejemplo, traemos algunas recogidas en "Adelante" de 3 de diciembre, que dice que si sus informes no les engañan, las Compañías de Norte y M.Z.A., particularmente ésta, tratan de aniquilar la Federación Ferroviaria: Se ha trasladado al Presidente del Sindicato de Zaragoza. Se persigue a los Factores que publicaron, durante el conflicto, un artículo en El Imparcial dando datos falsos, fruto de un error padecido. Cuatro carboneros del Depósito de Zaragoza, no pocos del de Madrid y un sinnúmero de agentes de Tracción y de Vía y Obras, han sido despedidos. Los agentes que, a juicio de sus jefes, se significaron en favor de la huelga, son abrumados a multas, sufren traslados que perjudican a sus intereses y se ven a cada instante amenazados con la expulsión de la Compañía.

El personal de Tracción se lamenta de que "todos los maquinistas y fogoneros que fueron admitidos por la Compañía durante la huelga, son ascendidos ahora rápidamente a maquinistas y fogoneros de 2ª clase, mientras que existen muchos que llevan largos años de servicio y se les deja sin ascender, continuando en 3ª clase.

En estas denuncias de represalias y de falta de cumplimiento por parte de las compañías de las ventajas ofrecidas, creemos hay una parte de verdad, pero no toda: Documentos internos de las Compañías (no notas de propaganda cara al exterior),

prueban que se acuerdan mejoras concretas y que se destinan partidas económicas determinadas para ello. Son mejoras importantes, pero que quedan, por supuesto, muy lejos de lo pedido en las Bases del Congreso Ferroviario. Sí cabe, también, que en ciertos aspectos, pudiera darse el favoritismo. En cuanto a las represalias, sin duda se dieron; otra cosa es en qué grado. (Ya veremos que en la huelga de 1917, Norte fue mucho más dura que M.Z.A., en cuanto a despidos). Pero anteriormente hicimos referencia a consignas dadas desde Madrid al Subdirector de Barcelona, para tratar de despedir a los más significados en el conflicto, con la "medida política" de que quedase alguno de los más inofensivos.

También causó malestar en el personal, la decisión de M.Z.A. de no pagar los haberes de los días de huelga: Con fecha 21 de octubre, Ribalta dirigió telefonema a Maristany testimoniándole el agradecimiento de los empleados por los acuerdos aprobados por iniciativa del mismo y rogando interpusiera su valiosa influencia para el pago de los días de huelga. Gustosos, trabajarían horas extraordinarias que exigía la aglomeración del tráfico. Hemos encontrado en el Archivo Histórico de Renfe, hasta 3 proyectos de contestación negando el pago, y en el último de ellos se dice que, cuando no se ha trabajado pero no por voluntad propia de los agentes, como ocurrió en 1909, se les ha pagado sus haberes aun cuando haya existido una completa paralización del tráfico; pero que en este caso concreto "tomó la Compañía el acuerdo irrevocable de no abonar los jornales" de los días de huelga; por los perjuicios sufridos y no ser de razón el pago de trabajo no efectuado por voluntad propia. (95)

Que la postura de las compañías después del conflicto, era más favorable al personal, aparte represalias en casos concretos, parece indicarlo, también, el hecho siguiente: Luis Zurdo Olivares, despedido por la Compañía Norte con otros agentes, en 1893, según hemos visto, dirigió un escrito, que dio a la pu-

blicidad en EL PROGRESO, al Presidente del Consejo de Administración de la misma, solicitando, ante los nuevos procedimientos adoptados y a la vista del acuerdo tomado por la Compañía de aumentar el personal, y para subsanar la omisión padecida por el Congreso Ferroviario, la revisión de los expedientes personales de los 14 agentes que fueron despedidos en 1893 "en mérito a los trabajos que habían efectuado para fundar en España la Federación de Maquinistas y Fogoneros de FF.CC." y que se les readmita. (Algunos de éstos, dice, han fallecido, otros fueron a América, y los más viven arrastrando una vida de miseria). Pide, también, la readmisión de los despedidos posteriormente "sobre los que no pese acusación degradante probada"; y solicita, asimismo, sean revisadas las pensiones de retiro o jubilación concedidas, acordando un aumento en aquéllas, en relación con la reforma que para este servicio se ha introducido. (96)

Cerramos este capítulo de la huelga de la Sección Catalana refiriéndonos al despido del principal promotor de la misma, Ribalta.

La Compañía quiso justificar ante su personal de la Red Catalana los motivos por los que este agente había sido separado de la misma; y para que tuviesen la información "exacta" frente a interpretaciones tendenciosas, con fecha 24 de marzo de 1913, el Subdirector de aquella Red dirigió una circular al personal.

De entrada, se señala que nada más lejos del espíritu de la Compañía que tener en cuenta para esta resolución, los sucesos ocurridos en septiembre y octubre de 1912: "... fueron liquidados; deber de todos es el procurar sean borrados en absoluto." Y buena demostración de ello es el ascenso del Sr. Ribalta y que al cambiarle de destino se hizo "en forma de no perjudicarle en sus totales emolumentos" A ello correspondió con "su actuación en periódicos, en artículos que atentaban a la disci-

plina y a la autoridad y prestigio de los Jefes de la Compañía, no en forma oculta, sino bajo seudónimo bien conocido, como el que no tiene más fin que exaltar su propia personalidad, sirviéndole de pedestal todo el personal". Prudente la Compañía y, aún más, temerosa de que se pudiera interpretar que cualquier justa resolución fuera consecuencia de aquellos sucesos, "aceptó un estado de cosas relajado de todo principio de orden y autoridad."

Pareció terminada aquella campaña, pero acaso el afán de nuevas popularidades, volvió a crear la intolerable situación de un empleado de la Compañía que escribe casi diariamente artículos depresivos para la misma y sus jefes. Siempre prudente, sigue diciendo el Subdirector, "llamé al Sr. Ribalta y le hice las observaciones naturales sobre la situación que se creaba". Contestó que comprendía que "se hacía incompatible su forma de propaganda y continuar siendo empleado de la Compañía y que podía extender el cese al día siguiente". "No lo hice, en el deseo de que, meditándolo bien, cambiara de procedimiento; aunque las espontáneas manifestaciones que me hizo de grandes aspiraciones en el orden político, me hicieron comprender que su espíritu estaba muy alejado de los naturales anhelos de un empleado de ff.cc. y que sólo consideraba su actual posición como medio de adquirir la suficiente popularidad en los partidos avanzados y obtener una representación en Cortes".

Después de aquel día, se han verificado los mítines de Granollers y la Barceloneta, en los que amenazaba a los empleados que no estuvieran dispuestos a ir a la huelga revolucionaria, calificándolos con los más duros conceptos; terminando - su discurso en el mitin de Barcelona diciendo que los empleados ferroviarios pueden ser la dinamita y que si el guardagujas tenía en su mano la vida de un tren de borregos, también tenía la de un tren de magnates.

Seguía, también, con sus artículos, y ya no era posible sostener más esta situación.

Continúa diciendo el Subdirector: "Tengo la evidencia de que por encima de todas las pasiones, no existirá ni un sólo empleado a quien no le diga su conciencia que ha sido justa la resolución tomada"; y concluye la circular indicando que nada más lejos de la Compañía que ejercer ninguna clase de represalias por sucesos pasados; "todos, absolutamente todos, deben considerarse seguros en sus puestos, mientras cumplan con su deber".

6.3. LA HUELGA DE 1916 EN LA COMPAÑÍA NORTE, Y OTRAS HUELGAS MENORES

6.3.1. CONFLICTOS ENTRE LAS HUELGAS DE 1912 Y DE 1916

La huelga de 1912 quedó terminada el 6 de octubre. El Instituto de Reformas Sociales señalará luego 3 factores como determinantes de la solución de este grave conflicto: Las medidas adoptadas por el Gobierno, la desunión de los ferroviarios, y la mediación del Diputado a Cortes D. Julio Amado. (97) En 1916 volverán a plantear otra grave huelga los ferroviarios; pero en esta ocasión los protagonistas serán los de la Compañía del Norte. En el intervalo de 4 años escasos entre una y otra huelga, se dan otros conflictos ferroviarios, de menos extensión y gravedad, que vemos a continuación:

Tenemos, en primer lugar, el malestar que produce en el personal el conocimiento del contenido de los proyectos de ley preparados por el Gobierno; malestar que se ve aumentado por las represalias sufridas por algunos y la decepción de otros a la vista de las mejoras concedidas por las compañías, que consideran mezquinas. La huelga de 1912 ha dejado rescoldo, y de tiempo en tiempo aparecerá la agitación y la referencia al engaño sufrido.

En el plano de conflictos concretos, hemos de señalar en primer lugar los promovidos por el personal de la Compañía del Sur a lo largo del año 1912: Un primer movimiento debió producirse en el mes de febrero (98) . En agosto, se da nueva huelga (99). Luego, al estallar la de la Sección Catalana, declararán también ellos la huelga, que comenzarán el 4 de octubre, cuando están ya en vías de arreglo la de los catalanes y la general. La huelga de los del Sur no se dará por terminada hasta el día 14 de ese mes (100). Además, se reproducirá el conflicto, porque según los trabajadores, la Compañía había prometido no despedir a los huelguistas y luego se niega a readmitir a más de 100 de éstos. (101)

Conocemos, también, dos huelgas de mineros de compañías de ferrocarriles: En las minas "La Reunión", de M.Z.A., del 14 de octubre al 2 de diciembre, de 1912. Participan 800 obreros, de los 1.300 que componen la plantilla. Son despedidos 440 huelguistas (102). La otra huelga la protagonizan los obreros de las minas de Barruelo, propiedad de la Compañía del Norte, desde el 11 de marzo hasta el 17 de mayo de 1913. Piden reposición de obreros despedidos, levantamiento de castigos y suspensiones, reconocimiento de derecho a asistencia facultativa, asistencia de los niños a las escuelas y abono por la Empresa de la luz para las lámparas de las minas. Los huelguistas son 420, de un total de 836 trabajadores. Se producen imputaciones mutuas, entre obreros y patrono, de delitos de coacción. El Instituto de Reformas Sociales la consideró "huelga perdida por los obreros". (103)

La situación de conflicto existente en el F.C. de Manresa a Berga -probablemente arrastrada desde la huelga de la Red Catalana, pues sabemos que el personal de aquella Compañía fue al paro total en aquella ocasión- quedó arreglada en enero de 1913, al haberse llegado a un acuerdo por parte de una Comisión de los obreros, el Gerente de la Compañía y el Gobernador de

Barcelona, que establecía aumento de un 20% en los sueldos, con renuncia, por parte del personal, de la subvención para el montepío, que se declaraba incluida en el aumento salarial. (104) Pero enseguida hay nuevo planteamiento de huelga por incumplimiento por parte de la Empresa de lo pactado y suspensión de empleo y sueldo de 4 obreros. Vuelve a intervenir el Gobernador y desisten de la huelga (105). En julio sigue sin resolverse el conflicto, que se da, al fin, por terminado en octubre. Los trabajadores piden su reingreso sin condiciones y respetando en sus plazas a los 90 agentes admitidos durante la huelga.

Sabemos también, que el 1 de junio de 1913 fue a la huelga el personal de la Compañía de Zafra a Huelva; y que el 27 de agosto de ese mismo año plantearon conflicto, con motivo de reducción de salario, los obreros de los talleres de Valladolid de la Compañía del Norte.

Volvemos a encontrar conflicto en la Compañía del Sur, el año 1915. Lo plantean los maquinistas y los fogoneros. Dicen que de las 35 plazas de maquinista que figuran en plantilla, sólo están cubiertas 15 y que las 20 restantes son servidas por fogoneros o por los propios maquinistas con recargo de servicio; y que otro tanto sucede en el caso de los fogoneros, que son reemplazados por individuos que no figuran en plantilla; de todo lo cual resulta que algunos trabajan hasta 40 horas seguidas.

(106) La Compañía recurrió a esquiroles. Fue una huelga larga, que debió estallar en noviembre de 1915, o antes, y que no se solucionó hasta febrero de 1916, por lo menos. Intervino el Gobernador Civil de Almería y algún alto funcionario del Ministerio de Fomento. (107)

Los agentes del F.C. de Langreo anunciaron huelga para el 10 de marzo de 1916, alegando incumplimiento por parte de la Compañía del pacto firmado en 1915, consistente en creación de un montepío y reglamentación de salarios y de las horas extra-

ordinarias. Logró firmarse un acuerdo antes de que la huelga estallase. (108)

En asamblea celebrada el 17-04-1916, el personal de la Compañía de Medina a Salamanca acordó ir a la huelga, por votación que dio 191 votos a favor, 12 en contra y 207 abstenciones. En consecuencia, presentaron en el Gobierno Civil notificación de huelga para el día 24 de abril (109). Dos días más tarde vuelven a reunirse para conocer las bases propuestas por la Empresa, y las rechazan, ratificándose en su propósito de huelga. Llegada la fecha del 24 y al no haberse conseguido acuerdo, comenzó la huelga a las 9 horas (en vez de a las 0 horas que era lo previsto). Los obreros procedieron con total corrección y prudencia, entregando las herramientas, fondos, etc., y fueron sustituidos por militares del Regimiento de FF.CC.

El Gobernador y el Alcalde llamaron a la Comisión de Huelga. Los ferroviarios lamentaron que la Compañía no hubiese contestado oportunamente a las peticiones que la habían formulado. Se les negaba el pequeño aumento de salario que venían solicitando desde el 18 de marzo. Había obreros que cobraban un jornal de sólo 7 reales diarios. El día 26, tercero de huelga, el Alcalde visitó el domicilio social de los ferroviarios huelguistas para conocer con detalle las peticiones formuladas. Luego telefoneó a Madrid a Loewy, Director de la Compañía, rogándole se desplazase a Salamanca. Le fue contestado que en breve plazo vendría un comisionado especial de París, con amplias atribuciones otorgadas por los accionistas. (110)

La huelga de estos agentes de Medina a Salamanca, puso en movimiento a los de las otras compañías: Los de Madrid-Cáceres-Portugal afiliados al Sindicato se reunieron en Salamanca el día 26 y acordaron prestar cuanta ayuda necesitasen los compañeros huelguistas y secundar la huelga, si fuese preciso para resolver el conflicto. Los de la Compañía de Salamanca a la

Frontera Portuguesa también se reunieron y tomaron el acuerdo, por unanimidad, de declarar la huelga, por solidaridad; pero convinieron en no resolver hasta el día siguiente, día 29, en espera de la llegada del Secretario de la Federación Nacional de Madrid, que se suponía llegaría con instrucciones. (El Comité Central había enviado con anterioridad carta a los huelguistas, ofreciendo la ayuda de los compañeros de España) (111) . Tuvieron también apoyo de otros sectores obreros de Salamanca, como la sección de tipógrafos, que acordó entregar a los huelguistas todo el dinero que tenían en caja y abandonar el trabajo, si fuera necesario.

Llegó, como se esperaba, el Secretario de la Federación Nacional de los Ferroviarios, Sr. Cordoncillo, y aunque no se dio a conocer a la opinión pública las instrucciones que traía, sí se supo que los Sindicatos de las Compañías de M.C.P. y de Salamanca a la Frontera Portuguesa, habían acordado dejar sin efecto la huelga, hasta ver el curso que tomaban las nuevas negociaciones (112) . El domingo 30 se reunieron los Ingenieros de FF.CC. Sres. Soto y Conesa, con la Comisión de Huelga, para tratar de solucionar el conflicto y evitar que éste se extendiese. En una nueva reunión del Sindicato de los huelguistas, del representante del Comité Central de la Federación de Ferroviarios, de los Ingenieros de la División de FF.CC., Sres. Conesa y Soto, y de los representantes de la Compañía, quedó solucionada la huelga: La Compañía concedió 2 reales de aumento en el salario, 12 días de permiso al año a los que disfrutaban de sueldo, y otras mejoras (113) . El día 1 de mayo se reanudó el trabajo. Con gran alegría por el triunfo, izan la bandera de la sociedad en el domicilio del sindicato, y comunican a los compañeros de otras secciones el fin del conflicto "con grandes ventajas".

Para el 25 de mayo de 1916 habían anunciado huelga los agentes de los FF.CC. Económicos de Asturias, dado que la Compañía no accedía a sus peticiones. Dos días antes, se firmó

acuerdo entre empleados y Empresa. (114)

Otra huelga anunciada oficialmente en el mes de junio, pudo ser también conjurada: Los trabajadores de la Compañía de Medina a Zamora y de Orense a Vigo, celebraron asamblea y presentaron sus conclusiones al Gobierno -al que pedían hiciese cumplir a la Empresa la ley de Descanso Dominical- y a la Compañía, a la que solicitaron algunas concesiones sobre disminución de jornada y aumento de salario, dando un plazo de 10 días para contestar. El Gobernador trasladó a los obreros carta recibida de la Compañía diciendo no accedía a las peticiones pero que estaba dispuesta a discutir las; y los obreros aplazaron la presentación del oficio anunciando huelga, para tratar de conseguir un acuerdo; pero acabaron presentándolo. Al final, en reunión del Gobernador y del Alcalde de Vigo, del Ingeniero de División de FF.CC., del Director de la Compañía y de los representantes de los ferroviarios, el 19 de junio se llegó a la solución: La Compañía aceptó las bases propuestas por los obreros, "añadiendo por su cuenta un pequeño aumento en el personal subalterno de la línea de Medina a Zamora". (115)

A principios de junio tuvieron un congreso los asociados del Sindicato de la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal. El día 9 hicieron entrega al Director de la Compañía de las conclusiones aprobadas en el mismo. La principal petición era que a los empleados que ganaban menos de 3.000 Ptas, se les aumentase el sueldo 2 reales diarios. Esperaban la contestación dentro de un plazo de 25 días (116). Ante la negativa de la Empresa a conceder el aumento de jornal pedido, a primeros de julio acordaron huelga por 333 votos a favor, 18 en contra y 2 abstenciones (117) Más tarde, decidieron enviar a la Compañía una última nota en plan de concordia.

Los obreros del F.C. Central de Aragón protagonizaron un conflicto durante gran parte del mes de junio. A finales de mayo

-parece que el sábado 27- presentaron a la Dirección petición de que se cumpliera la ley de descanso dominical y que se suprimiesen las veladas. El lunes 29, al entrar al trabajo un montador de los talleres, el encargado de los mismos le comunicó que "de orden de la superioridad, estaba despedido". Este obrero excitó a los compañeros para que abandonasen el trabajo y fue denunciado ante el Juzgado por el Interventor del Estado. (118) Los días siguientes, 30 y 31, continuaron sin entrar al trabajo los obreros de los talleres, como protesta por el despido de este compañero. El día 31 intervinieron el Gobernador y el Ingeniero Jefe de la 2ª División de FF.CC. conferenciando con el Director de la Compañía y con los obreros, pero no se resolvió el conflicto, por mantener ambas partes su postura. Una comisión de obreros visitó las redacciones de los periódicos, para protestar de la información dada y hacer constar que el compañero despedido no era agitador ni ejercía influencia sobre ellos. Por otro lado, algunos obreros se quejaron al Gobernador de ser coaccionados por los compañeros, a fin de que tomase medidas para garantizarles el derecho al trabajo.

El conflicto seguía sin solucionarse y el Alcalde de Valencia, como Presidente de la Junta Local de Reformas Sociales, se ofreció como mediador al Director de la Compañía. (119)

Por iniciativa del Comité Local de Metalúrgicos, el domingo 11 de junio se reunieron en la Casa del Pueblo de Valencia los directivos de 34 sociedades obreras, para adoptar una actitud en relación con la huelga del Central de Aragón y aprobaron ver con gusto la postura de los huelguistas y proponer a las sociedades donativos para los mismos "haciendo suya su causa, llegando, si es preciso, hasta el paro general" (120). Por iniciativa del Gobernador Civil se llegó a la siguiente transacción: Sería admitido el obrero despedido, después de cumplir 3 meses de suspensión de empleo y sueldo a contar desde el comienzo de la huelga. Los huelguistas prometieron respetar a los demás

obreros del taller y no crear dificultades.

El 22 de junio, una comisión de los obreros huelguistas se personó en la Casa del Pueblo, para exponer a las sociedades adheridas a la huelga su criterio de aceptar las bases de arreglo propuestas por la Compañía. Fue aceptado y pudo darse por terminado el conflicto. (121)

Según el Instituto de Reformas Sociales, participaron en la huelga 121 trabajadores, de los 132 que componían la plantilla. El Director de la Compañía se negó a la intervención del Consejo de Conciliación.

6.3.2. LA SITUACION GENERAL Y FERROVIARIA EN QUE SURGE LA HUELGA DE 1916

El desencadenamiento de la Guerra Mundial trajo al proletariado español unas condiciones de vida más difíciles, por el encarecimiento de las subsistencias.

Del análisis hecho por Tuñón de Lara del índice de coste de la vida del obrero elaborado por el Instituto de Reformas Sociales para el período 1909-1914 más un apéndice 1914-1915, aquél llega a la conclusión de que se da una relativa estabilidad de los precios en este período, hasta que se disparan en el invierno de 1913-1914; esto es, medio año antes de que estalle el conflicto bélico. Luego, la Guerra provocará un aumento constante de los precios, que hará cada vez más angustiosa la vida del obrero, mientras en el mundo de los negocios se producen rápidos enriquecimientos; de tal manera, que cada vez son mayores las diferencias sociales.

Por otro lado, el asociacionismo obrero, tanto el anarco-sindicalista como el ugetista, es fuerte; e incluso el cató-

lico tiene una cierta importancia. El obrero está mentalizado y, sobre todo desde la Semana Trágica de Barcelona, cree en la posibilidad de llegar a su redención económica y social a través de la huelga. Ugetistas y cenetistas se han aproximado y marchan ahora por una vía de acción común.

El nivel de conflictividad es alto. Entre las muchas huelgas que se dan, destacamos la de los marinos, en pleno desarrollo cuando se prepara la de los ferroviarios, y la del arte textil.

Por lo que se refiere al aspecto concreto de los ferroviarios, cabe decir que había bajado notablemente el número de asociados de los Sindicatos de la Federación Nacional de Ferroviarios, según se expresa claramente en el Primer Congreso de esta Federación, celebrado en diciembre de 1915, y a que ya hemos hecho referencia. No obstante, Tuñón de Lara, al tratar de esta huelga de 1916, dice que la Federación Nacional de los Ferroviarios era por entonces la más fuerte de U.G.T.

En cuanto a la situación de la Compañía del Norte, que es donde se declara la huelga, hay que decir que, después de 16 años sin repartir dividendo, dio 10 ₧ por acción en el ejercicio de 1907, del que espera el Consejo de Administración "inaugure el camino de una nueva era en la marcha de nuestra Compañía, después del difícil período por que ha atravesado durante los últimos años" (122); y en efecto, a partir de ese ejercicio pudo dar dividendo en los siguientes, con valor creciente hasta 1912, en que fue de 24 ₧ por acción y luego más bajo en los años siguientes (15 ₧ para 1913; 18 para 1914; y 15 para 1915).

La postura de la Empresa con respecto a su personal, en el orden económico, la vemos reflejada en las memorias presentadas cada año a la Junta General de Accionistas para dar cuenta del ejercicio anterior: De 1911, dicen que las mejoras en las

remuneraciones del personal, especialmente del que disfruta corto sueldo, han producido en conjunto un aumento de gastos de Pts. 1.440.085 con relación al ejercicio anterior. De 1912, se señala un mayor gasto en personal, de 2.350.000 Pts. Por lo que se refiere al ejercicio de 1913, se hace constar la "elevación de los gastos de personal debida por una parte al aumento de su efectivo, requerido por el tráfico y la mejora de las condiciones de trabajo, y por otra parte al aumento de remuneraciones por varios conceptos" (Recordemos que después de la huelga de 1912, la Compañía introdujo modificaciones en los reglamentos, en favor del personal). El mayor gasto, en conjunto, es de 3,5 millones de pesetas. En las memorias se hace comparación de la cantidad gastada por instituciones benéfico-sociales (Incluye ahí, socorros, medicinas, escuelas, pensiones...) y la pagada a los accionistas: Ejercicio 1913, en instituciones benéfico-sociales, 22% del dividendo repartido; 5,3 Pts por acción, frente a las 24 dadas a los accionistas. Ejercicio 1914, 46,28% del dividendo repartido; 6,94 por acción, 15 Pts a los accionistas. 1915, Pts 6,34 por acción, que representa, frente al dividendo de 18 Pts a los accionistas, el 31,25%.

El personal de la Compañía del Norte disfrutaba, en general, de mejores condiciones económicas que los de otras empresas ferroviarias; pero, aparte del natural deseo de todo hombre de ir alcanzando una mejor situación, los efectos negativos de la Guerra en los obreros afectaron de lleno a estos ferroviarios, lo mismo que a los de las otras compañías; lo cual era el caldo de cultivo adecuado para que se produjesen conflictos laborales; que, como acabamos de ver, proliferaron entre los ferroviarios por estas fechas, cuando ya eran bien patentes las consecuencias económicas de la guerra.

6.3.3. EL PRIMER ANUNCIO DE HUELGA

En la 2ª quincena del mes de marzo de 1916 y en relación con acuerdos tomados en un congreso celebrado en Valladolid el año anterior, el Sindicato Norte de la Federación Nacional de Ferroviarios elevó sendos escritos al Presidente del Consejo de Ministros y a la Compañía.

Las peticiones formuladas en el escrito enviado al Gobierno con fecha 16 de marzo, eran las siguientes:

- 1ª.- Cumplimiento de la Ley de Descanso Dominical.
- 2ª.- Abolición de la Ley de Militarización de los ferroviarios.
- 3ª.- Que se exija a la Compañía el establecimiento de botiquines de urgencia, perfectamente dotados.
- 4ª.- Que se exija a las Empresas los reglamentos autorizados por Real Orden, en los cuales se determinen los deberes y derechos recíprocos de la compañía y sus agentes. (123)

Las peticiones hechas a la Compañía en el escrito dirigido a la misma el 20 de marzo, eran:

- 1ª.- Carnet de libre circulación.
- 2ª.- Que para la separación de los agentes, se establezcan tribunales, de los que formen parte individuos del mismo servicio y categoría del que sea objeto del expediente.
- 3ª.- Derecho del personal a ser asistido en sus enfermedades, por otros facultativos que los de la Compañía, y reconocimiento por ésta de los dictámenes que dichos facultativos emitan.
- 4ª.- Se modifique el art. 7º de la Instrucción General para el servicio de trenes, y no se decrete la suspensión ni separación de ningún agente sin antes haberse probado la responsabilidad en que haya po-

dido incurrir.

5ª.- Que la Compañía publique, anualmente y por servicios, un boletín en el que se haga constar el número de orden de antigüedad de cada agente.

6ª.- Que se aumente 150 ₧ a los agentes cuyos sueldos no excedan de 2.500 ₧, y 50 céntimos diarios a los obreros a jornal. (124)

Como ni Gobierno ni Compañía contestaron a los escritos enviados por el Sindicato, éste propuso la celebración el 6 de mayo de un congreso extraordinario en Valladolid, para recoger los acuerdos tomados por el personal en el seno de las Secciones frente a la negativa de la Compañía a darle medios de soportar el encarecimiento de las subsistencias.

El Gobierno trató de evitar la celebración de este congreso extraordinario, o que, al menos, se demorase el mismo, para llegar a soluciones de concordia; de modo que todavía el día 5, víspera de la fecha señalada para el congreso, después de una reunión del Jefe del Gobierno con los Ministros de Gobernación y de Fomento, éste hizo gestiones cerca de la Compañía y del Presidente de los Ferrovianos tratando de lograr un arreglo; pero no lo consiguió, y el congreso se celebró, según lo previsto, el día 6 de mayo. (125)

En la 1ª sesión del congreso (126), después de los trámites formales de examen de las credenciales de los delegados y de la declaración de las Secciones a cuyos delegados había negado permiso la Compañía (127), se acordó incluir entre las peticiones hechas a la misma en el congreso del año anterior y reproducidas en el mes de marzo último, las formuladas por los Meritorios, y que eran las siguientes: A los que llevasen 1 año de servicio, se les abonase la gratificación de 450 ₧; y a los que llevasen 2 años, se les ascendiese a Factor con jornal de plantilla y en los reemplazos que hiciesen se les concediera,

en concepto de salida, 2,5 Pts., más las correspondientes bonificaciones.

A las 10 de la noche de ese mismo día, comenzó la 2ª sesión. En ella, tras haber expuesto diversos delegados su opinión de que debía acudirse a la huelga, como único medio de responder por modo digno y congruente a la actitud de la Compañía, se aprobó, por unanimidad, declarar la huelga general del Sindicato Ferroviario del Norte. El Comité se encargaría de la organización de cuantos elementos de propaganda fueran precisos para el planteamiento de la huelga, así como de la dirección de la misma una vez planteada; y los delegados deberían llevar a sus respectivas Secciones la expresión del Congreso de que en huelga tan importante y trascendental como la que se iba a realizar, era necesaria la activa colaboración de todos. La fecha para la declaración de la huelga estaría sujeta, únicamente, a los imprescindibles trámites para las mayores garantías de éxito y a la exigencia del plazo impuesto por la ley. Se acordó, también, comunicar a la Unión General de Trabajadores, a la Federación Nacional de los Ferroviarios y a las Federaciones de Marinos y de Mineros, la decisión tomada, recabando de los mismos la solidaridad que las circunstancias exigiesen. (128)

El día siguiente, domingo 7 de mayo, en el Teatro Pradera de Valladolid tuvo lugar un mitin, presidido por el Presidente del Sindicato Ferroviario de Valladolid, y concejal socialista, Moisés Conde. En él se dio cuenta de los acuerdos tomados en el congreso y de los motivos en que los mismos estaban fundados y se leyó el telegrama recibido de Barcelona en el que abogaban por la huelga 1.700 asociados de aquella ciudad. Se leyó también la circular que acababa de enviar la Compañía ofreciendo una gratificación. Los reunidos aprobaron los acuerdos tomados en el congreso. (129)

La circular de la Compañía a que acabamos de hacer refe-

rencia, de fecha 6 de mayo, informaba al personal de que la Junta General de Accionistas celebrada ese mismo día, al aprobar el ejercicio económico de 1915, había aprobado también, teniendo en cuenta la carestía de la vida, una gratificación especial de 8,5% de sus haberes, a todos los agentes, tanto de plantilla como a jornal, que en 31 de diciembre de 1915 llevasen 1 año en la Compañía y no participasen de las primas que anualmente venía votando el Consejo de Administración. (Ver apéndice 156).

Conocido el acuerdo tomado por el congreso de ir a la huelga, el Ministro de Fomento continuó en sus esfuerzos por tratar de evitar la misma. A tal fin, llamó a Madrid a los representantes del personal, con los que mantuvo intensas negociaciones, así como con la Compañía. Fruto de estas gestiones fue que para el personal afectado por la gratificación del 8,5% y cuyos haberes estuviesen comprendidos entre 1.500 y 400 Ptas, la gratificación que pudiera darse por el año 1916, análogamente a la concedida por el ejercicio de 1915, se transformaría en el abono de 1 real diario, a partir de 1º de enero de 1917. (Esta fecha luego fue anticipada a 1º de julio de 1916) (Más adelante veremos las discrepancias que surgieron entre Compañía y Ministro de Fomento por un lado y los ferroviarios por otro, acerca del alcance del acuerdo, o, más exactamente, sobre qué fue lo acordado).

Alcanzado este acuerdo el día 12, los comisionados de los ferroviarios (Moisés Conde y Trifón Gómez, Presidente y Secretario, respectivamente, del Sindicato de Valladolid) lo pusieron inmediatamente en conocimiento de las 30 Secciones, por medio de telegramas. Además, informaron personalmente a los compañeros de la Sección de Madrid-Norte de las gestiones realizadas y del resultado de las mismas, considerando debían estar agradecidos por la satisfactoria actuación del Ministro de Fomento, Sr. Gasset; a lo que los madrileños mostraron su conformidad. La noticia de la fórmula de arreglo a que se había llegado, pro-

dujo satisfacción, en general; de modo que desde diversos puntos llegaron telegramas de agradecimiento al Ministro de Fomento por su acertada mediación.

Ahora bien, el mismo día 12, a las 9 y 25 de la mañana, las distintas Secciones presentaron en los respectivos Gobiernos Civiles el oficio anunciando se declararían en huelga el día 20, una vez cumplido el plazo legal de 8 días. A juicio del Ministro de Gobernación, en declaraciones hechas a la prensa, estas notificaciones de huelga no eran sino una simple fórmula para dar cumplimiento al acuerdo de la asamblea de Valladolid y nada implicaban en contra del arreglo logrado merced a las gestiones del Ministro de Fomento. (130)

Ya en Valladolid la Comisión, celebraron una asamblea el día 14 para informar al numeroso personal que la Compañía del Norte tenía en aquella ciudad. Asistieron unos 2.000 ferroviarios, los cuales se mostraron satisfechos de los resultados obtenidos y acordaron felicitar al Ministro por su labor y dar las gracias a la Compañía por las concesiones hechas. Estas mejoras consistían, según entendieron, en 1 real de aumento en el jornal para 4.173 agentes de plantilla y 17.723 obreros fijos. Acordaron, además, nombrar comisiones para que informasen al personal "en los Centros obreros en que aún se habla de la huelga", para hacerles desistir. (131)

En efecto, no todos estaban de acuerdo con las gestiones hechas. Era en Barcelona, fundamentalmente, donde había interés en que siguiese adelante el conflicto. Aquí intervienen no sólo los ferroviarios no pertenecientes a la Compañía del Norte, que era donde se había planteado el conflicto, sino obreros de empresas no ferroviarias.

Así, ya el día 10 de mayo, el Sindicato de la Sección Catalana, M.Z.A., convocó una asamblea en Barcelona, para tratar

de la forma de prestar apoyo a los del Sindicato de la Sección Norte. Se rechazó la propuesta de hacer boicot a las mercancías de la Compañía del Norte, pero se aprobó declarar la huelga en la Sección Catalana, cuando se juzgase conveniente, para apoyar la acción de la Sección Norte cuando ésta la declarase. Aprobaron los siguientes puntos:

1º.- Que la Junta Directiva se pusiera inmediatamente de acuerdo con el Sindicato de M.Z.A., pidiendo con urgencia celebración de congreso en que se aprobaran peticiones de mejora para presentar a la Compañía.

2º.- Nombrar una comisión que presentase las peticiones de mejora.

3º.- Que la Junta se pusiera en contacto con el Sindicato de M.Z.A., para que interesase al Comité de la Federación Nacional, si era llegado o no el momento de secundar la actitud del Sindicato del Norte. (132)

Asistieron a esta asamblea unos 300 obreros y fueron mayoría los que acordaron ir a la huelga por solidaridad con los de Norte; pero otros no estaban de acuerdo y muchos asociados, desde el local donde se celebró la asamblea, se dirigieron al domicilio social de la Sección, para darse de baja por la decisión tomada. (133)

Por su parte, la Sección de Barcelona Norte, directamente implicada en el conflicto, convocó a un mitin para la noche del día 12. En este mitin, el Presidente, Pablo Herrero, dio cuenta del telegrama recibido del Comité Central de Valladolid en el que manifestaban que después de varias entrevistas con el Ministro de Fomento, se había llegado al acuerdo de que además de la gratificación la Compañía aumentaría los sueldos inferiores a 1.500 Ptas, en 25 céntimos diarios, que empezarían a cobrarse en el mes de julio próximo. El Presidente se felicitó por el triunfo obtenido y otros obreros ferroviarios expusieron su conformidad; pero a continuación vino el desacuerdo: El represen-

tante de M.Z.A. juzgó contrarias a los intereses de los obreros las mejoras concedidas por la Compañía, calificándolas de ignominiosas y se mostró partidario de la huelga, que estimaba de necesidad fuese declarada en el momento. Luego se leyeron telegramas de empleados de las estaciones de Pamplona, Zaragoza, Logroño, Segovia y otras, partidarios de la huelga. Intervinieron también representantes de la sociedad marítima La Naval, preconizando, asimismo, la huelga y aconsejando a los reunidos que no se fiasen de promesas. En definitiva, se acordó la huelga y enviaron telegramas a la Comisión de Valladolid, que estaba aún en Madrid, y a todas las Secciones de Norte. El telegrama decía: "Asamblea magna de ferroviarios, Federación de marinos y trabajadores en general, en número de 4.000, acuerdan declarar la huelga ferroviaria, con aviso que presentamos esta noche al Gobernador Civil, no confiando en las soluciones que propone la Compañía" (134). (Nótese que declaran "huelga ferroviaria" obreros ajenos al ferrocarril).

Por eso, en rueda de prensa del día 13, el Ministro hubo de decir: "Creí poder comunicar a Vds. hoy noticias de un completo arreglo; no es así" Y explica que estaban conformes con el beneficio concedido, pero que en mitin celebrado por ferroviarios del Norte con La Naval y otras sociedades obreras, habían acordado no conformarse y anunciar huelga para el día 20. Luego añade: "El Gobierno sabía, y algo indiqué días pasados, que en Barcelona se trabaja activamente para perturbar el orden, por elementos extraños a los ferroviarios" "Espero (...) quedará extinguido o aislado ese foco de Barcelona, instigado por móviles de agitación". Tenía, por otra parte, las mejores impresiones en cuanto a gran número de Secciones. (135)

De conformidad con el acuerdo tomado en la asamblea de Valladolid de informar en aquellos Centros "donde aún seguían hablando de huelga", los dos miembros de la Comisión que habían llegado al arreglo por mediación del Ministro, se desplazaron

a Zaragoza, donde obtuvieron la aprobación de las gestiones realizadas. Otros compañeros informaron en otras Secciones, como León y Oviedo. En definitiva, para el día 17, todas las secciones, excepto la de Barcelona, habían retirado el oficio de notificación de huelga.

Para informar a los compañeros de Barcelona, la Comisión formada por el Presidente y el Secretario de Valladolid convocó una asamblea para la noche del 17. Se tomó la precaución de no permitir la entrada a los de M.Z.A. ni a otros elementos extraños. Asistieron unos 700 empleados de Norte, a los que se aconsejó desistir de la huelga. Los asistentes aprobaron conceder un voto de confianza al Comité, para que acordase la huelga si para el 1 de julio la Compañía no había hecho efectivas las concesiones otorgadas. Había quedado, pues, conjurado, por el momento, el peligro de huelga.

Antes de continuar con el posterior desarrollo de los acontecimientos, que llevarían al fin a la huelga, hemos de hacer constar que la Asociación General de Empleados y Obreros de los FF.CC. de España, manifestó públicamente su satisfacción por la concesión hecha por la Compañía.

Por lo que se refiere al Sindicato Católico Ferroviario -que contaba con unos 5.000 afiliados en toda España- hacia mediados de mayo fue una representación del mismo a Madrid, para protestar ante el Gobierno por algunos hechos, como la agresión en la estación de Valladolid de un obrero católico; y por no haber contado con ellos en las negociaciones llevadas a cabo, siendo así que este Sindicato en 29 de noviembre del pasado año 1915 se había dirigido a la Compañía solicitando mejoras para el personal y a principios del mes de mayo en curso habían enviado telegrama al Presidente del Consejo de Administración encareciendo la aprobación de las mejoras pedidas en noviembre.

6.3.4. LA CIRCULAR Nº 9 Y EL NUEVO ANUNCIO DE HUELGA

Con fecha 23 de junio de 1916, la Compañía del Norte publicó la circular nº 9, por la que, recordando el acuerdo comunicado por circular nº 7, de 6 de mayo anterior, de conceder una gratificación del 8,5% del haber anual, y en relación con lo que análogamente pudiera corresponder en el año siguiente, anunciaba la decisión tomada de cambiar, para ciertos agentes, la forma de la gratificación especial en otra equivalente a 1 real diario, que se abonaría a partir de 1º de julio siguiente. Cobrarían la gratificación en la nueva forma, los agentes que llevando 1 año en la Compañía no estuvieran incluidos en las primas anualmente votadas por el Consejo de Administración, y que tuvieran haberes anuales comprendidos entre 1.500 y 400 ₧. Se abonaría aun en los días en que no se prestase servicio por licencia o por enfermedad común, siempre que no se pasase de 90 días, a contar de 1 de enero último; pues en tal caso, así como cuando el agente hubiese sido objeto de apercibimiento o declarado excedente, no se abonaría. Para los agentes a jornal, serían considerados días computables todos aquéllos en que percibieran el mismo. En caso de accidente, se cobraría también, cualquiera que fuera el tiempo que se estuviera sin trabajar. (136)

Esta circular causó gran malestar entre los trabajadores, por entender que lo aceptado por la Compañía, con la mediación del Ministro, había sido la concesión del real diario como aumento de sueldo y no como gratificación, además de mantener las gratificaciones que pudieran corresponderles. Como consecuencia, volvieron a circular rumores de huelga de los ferroviarios, de los que se hicieron eco los periódicos.

Ante ello, el Ministro de Fomento facilitó a la prensa una nota oficiosa, concebida en los siguientes términos: "No he tenido hasta aquí, siendo causa de mi extrañeza, noticia alguna directa de los obreros que me visitaron en el mes de mayo. Ano-

che leí en un periódico que esos obreros suponen que se concedió el real de aumento como tal aumento de los sueldos, con absoluta independencia de la gratificación. La prueba del error en que están, se acredita sin más que copiar un párrafo de la nota oficiosa que redacté, y que esos obreros conocieron entonces y que apareció en la prensa. -Decía aquella nota: "Estimando la Compañía con un alto y nobilísimo espíritu los ruegos del Gobierno, encontróse dispuesta a cambiar la forma de la gratificación y a conceder en esa misma gratificación un aumento de un real diario en los sueldos inferiores a 1.500 Ptas." "Está bien claro, se cambia la forma de la gratificación, luego subsiste; se aumenta un real diario EN ESA MISMA GRATIFICACION, o lo que es igual, dentro de ella-. Lo copiado fue por mí leído a los obreros y se insertó en todos los periódicos de Madrid. ¿Cómo alegan ignorancia? No concibo, por consiguiente, el error con que interpretan lo acordado y cumplido exactamente por la Compañía, puesto que a los 40 días de haber satisfecho la gratificación que espontáneamente otorgó, anuncia el pago del real de aumento.- Pero con ser todo ello de gran evidencia, lo que más deploro, y así se lo dije al Sindicato de Valladolid días pasados, es que si había otra creencia y otros deseos por parte de los obreros, en vez de dirigirse a la Compañía o a mí en ruego de esclarecimiento de dudas, comenzaran por adoptar la más extrema actitud, anunciando desde luego la huelga.- Todavía tengo confianza en que se impondrán temperamentos sensatos que permitan aclarar el error de interpretación en que los obreros han incurrido. Si así sucede, con el mayor gusto, ahora como siempre, trabajaré en evitación de todo conflicto, buscando soluciones armónicas. Si se persiste en airados propósitos de conminación injustificada, el Gobierno hará cumplir inexorablemente la ley y ayudará a que un servicio público tan importante como el ferroviario sufra la menor alteración posible". (137)

Existía, pues, un grave problema motivado por la postura mantenida por las partes acerca del contenido del acuerdo logra-

do en mayo. ¿Fue sencilla y simplemente un mal entendimiento en las negociaciones, o se emplearon deliberadamente términos y expresiones que pudieran dar lugar a una doble interpretación? El hecho es que el conflicto arrancó de esta disparidad de criterio con respecto al alcance de lo pactado. La postura del Ministro, que podemos considerar neutral al no ser parte directamente implicada en el conflicto, sosteniendo que los obreros estaban confundidos, hace pensar que el error estaba efectivamente en éstos. Incluso, es posible que los dos agentes que negociaron el acuerdo tuvieran claro en principio que el real que se daba sustituía a la gratificación, y que posteriormente, ante las pretensiones de parte del personal, defendieran debían mantenerse ambas concesiones.

Cuando el Comité del Sindicato Ferroviario del Norte dirigió un telefonema al Ministro de Fomento informándole de su intención de ir a la huelga, éste contestó con telegrama, indicando: "Me ha causado asombro telefonema ese Comité anunciando propósito de huelga por circular nº 9". Carecen en esta ocasión de todo motivo para proceder en el sentido que comunican; deben meditar. La Compañía del Norte "que es la que mejor retribuye", concedió espontáneamente, en mayo, una gratificación extraordinaria del 8,5% a gran número de empleados y obreros. No obstante, por una parte del personal, quejas y anuncio de huelga. Con la intervención del Ministro y a petición de los obreros que le visitaron, se logró que la Compañía convirtiera esta gratificación en 1 real diario. (138)

En Barcelona, el día 29, el Gobernador Civil facilitó una nota oficiosa a la prensa indicando se notaba alguna agitación entre los ferroviarios, que exigían aumento de 1 real diario en concepto de sueldo, no como gratificación. En la misma línea que el Ministro, el Gobernador indicaba que los ferroviarios no estaban en lo justo y que creía se impondría el buen sentido. (139)

El día 1 de julio, desde Barcelona se comunica que esa noche se darán instrucciones al Comité obrero para aclarar y concretar la postura a tomar, y que "se cree que estas instrucciones se refieran al proyecto de declarar, en un momento inesperado, la huelga general de todos los oficios" (140) No ocurrió esto, afortunadamente; pero es claro que Barcelona era uno de los puntos donde el ambiente estaba más caldeado, con huelga de marinos y de obreros textiles.

Lo que sucedió, en definitiva, es que los ferroviarios de la Compañía del Norte presentaron oficialmente en los correspondientes Gobiernos Civiles, el oficio anunciando la huelga para las 12 de la noche del 11 de julio. (141)

6.3.5. POSTURAS Y ACTUACIONES TRAS EL ANUNCIO OFICIAL DE HUELGA

Sobre las 5 de la tarde del día 6 de julio, comenzaron a llegar al Ministerio de Fomento telegramas firmados por empleados de la Compañía del Norte, expresando su adhesión al Gobierno y a la Compañía y ofreciendo continuar en sus puestos de trabajo en caso de que estallase la huelga. Hasta las 8 y $\frac{1}{2}$ habían llegado telegramas de 65 estaciones (142). Este número aumentó de forma notable, pues en los días sucesivos siguieron llegando más telegramas, en que 4 ó 5 empleados de cada estación ofrecían seguir trabajando aunque se produjese la huelga. Parece bastante claro que una parte importante del personal era contrario a la adopción de una medida tan extrema como la huelga.

Eran los Sindicatos de la Federación Nacional de Ferroviarios los que querían la huelga. Entre éstos, hemos de citar a la Sección Catalana, de M.Z.A., no afectada directamente por el conflicto, pero que enseguida de haber sido anunciada la huelga por los del Norte, celebró, el día 6, una asamblea, en la que tomaron los siguientes acuerdos:

- Consideran llegada la hora de ir a la huelga, para con seguir las mejoras solicitadas.
- Que se dirija la Sección al Comité General de M.Z.A., exponiéndole la necesidad de declarar la huelga general ferroviaria.
- Que la Sección publique y reparta un manifiesto a los ferroviarios de España, exponiéndoles el criterio que sostienen ante los actuales conflictos.
- Que la Junta se dirija por escrito a todas las Secciones de M.Z.A. dándoles cuenta de estos acuerdos.
- Enviar un telegrama al Ministro protestando de las ame nazas dirigidas por el mismo y por actuar como juez a favor de la Compañía.

Desde esta toma de posición de lucha, la Junta Directiva de la Sección Catalana lanzó un manifiesto, con tintes panfletarios, en el que, después de hacer referencia a la situación y a la opresión del proletariado, en el contexto de la guerra europea y su influjo en España, dice cosas como las siguientes: "Ya los compañeros del arte fabril se han lanzado a la lucha, ya nuestros afiliados marinos están en la brecha, ya nuestros hermanos del Norte han desplegado la bandera del combate, ya todo el proletariado español está arma en brazo en espera de la señal de comenzar la batalla, la gran batalla que ha de derrumbar todo el artificioso actual régimen burgués e implantar el de la verdadera igualdad económica entre todos los hombres" "¿... podemos los ferroviarios de la Sección Catalana permanecer indiferentes...?" "... ¿no nos da motivos más que suficientes para alzarnos en rebeldía el acuerdo de engaños pasados...?" "¿Hemos olvidado aquellas palabras de honor no cumplidas, aquellas concesiones (carnet, ascensos progresivos, etc.) arrancadas en buena lid, en 1912, e infamemente negadas después...?" En 1912 fueron unos chiquillos. "No nos habíamos dado cuenta de que tan enemigos nuestros son las Autoridades como la burguesía" "A la lucha, ferroviarios, y caiga quien caiga, no depongamos

nuestra actitud hasta el logro total de nuestras reivindicaciones". (143)

La Sección de Barcelona Norte, dirigió el 7 de julio un manifiesto a la opinión pública en general y a la clase obrera en particular. Los puntos principales de este comunicado son: No pueden pasar en silencio por más tiempo la injustificada conducta del Ministro de Fomento, Sr. Gasset, en el asunto pendiente entre la Compañía y sus empleados. Han de recordar la serie de engaños, desde 1912, por parte de los Gobiernos, que dicen ser representantes de la ley. A pesar de vivir en el siglo XX, nada tienen que envidiar a los esclavos de la Edad Media. No se han cumplido las palabras de honor que se les dio. Víctimas de estos engaños por parte del Gobierno y de las Empresas, han sido también los ferroviarios de Langreo, Medina a Salamanca, Río Tinto, Andaluces y otros, que se fiaron de promesas falsas. La misma suerte corren los del arte fabril, los obreros del mar... Hacen luego referencia al congreso de Valladolid y a las peticiones dirigidas al Gobierno y a la Compañía. "En resumen, que si la Compañía, el Gobierno y el Sindicato Católico, puestos de acuerdo, tratan de dar un golpe de muerte a la organización ferroviaria, no lo conseguirán, porque ésta y la clase obrera en general están dispuestos a impedirlo". Someten todo ello a la justa consideración de la opinión pública, para que ésta pueda exigir responsabilidades a los culpables del conflicto gravísimo que se producirá con su enérgica determinación de acudir a la huelga el próximo día 11 de julio. (144)

Al día siguiente, esta Sección celebró una asamblea, en la que tomaron parte representantes de los obreros en huelga: marinos e industria textil.

La Federación Mutualista Ferroviaria de M.Z.A., Sección Catalana, (145) por su parte, envió, con fecha 10, un comunicado a sus afiliados: Ha llegado, dicen, el momento de hablar claro:

"Nuestro sempiterno detractor, La Unión Ferroviaria, con el espejuelo de siempre -las reivindicaciones y la emancipación obrera- quiere cazar a los incautos, que asqueados escaparon del fracaso de 1912". Abusando de los tópicos de siempre, injurias, atropellos, persecuciones, traslados... "cuya veracidad rotundamente negamos (...) nos dan a conocer el propósito que tiene la Junta de correr la suerte loca de los obreros del arte fabril, de los marinos de La Naval y de parte de los ferroviarios del Norte". Tratan luego de demostrar son falsas las acusaciones que se hacen a la Compañía, y añaden: Sepamos hacer de la libertad individual y colectiva un símbolo y no permitamos, si el caso llega, se nos impida cumplir con lo que nosotros consideramos nuestro sagrado deber.

Ese mismo día 10, envió también telegrama desmintiendo manifestaciones de la Sección Catalana de La Unión Ferroviaria en los siguientes términos: "Junta Unión Ferroviaria, Sección Catalana, en circular de esta fecha, manifiesta propósito ir -huelga Federación Mutualista Ferroviaria. Niega valor tales declaraciones y renueva momento peligro adhesión Compañía". El Director de la Compañía agradeció este telegrama por carta enviada con igual fecha al Presidente de la Federación, Eugenio Estevill. (146)

Por su parte, el Sindicato de Obreros Ferroviarios Católicos de Valladolid, publicó un manifiesto indicando que sus asociados no secundaban la huelga por considerarla revolucionaria y antipatriótica en las actuales circunstancias y el día 10 el Presidente y el Secretario se desplazaron a Madrid, para manifestar al Gobierno que habían acordado no unirse al movimiento, por no considerarlo justo ni oportuno, pues se hallaban todavía en negociaciones con la Empresa; y para pedir que el real diario se convirtiese en sueldo. Solicitaron, también, que por los poderes públicos se les garantizase la libertad de trabajo y la seguridad personal. (147)

La Asociación General de Empleados y Obreros de los FF.CC. de España, hizo un llamamiento a la concordia.

Las sociedades obreras integrantes de la U.G.T. estaban atentas al conflicto de los ferroviarios y dispuestas a prestar su apoyo moral y material: El día 9, por la noche, hubo una reunión en la Casa del Pueblo de Madrid, en la que acordaron visitar al Presidente de Consejo de Ministros, para protestar contra la conducta del Gobierno en los conflictos sociales pendientes en Barcelona y otras poblaciones. No dejarían desamparados a los ferroviarios si tenían que lanzarse a la huelga por intransigencia de la Compañía y se "les militariza ilegalmente haciéndoles traicionar su propia causa". La U.G.T. aconsejaría a la Organización responder con toda energía a la conducta del Gobierno, del modo como éste se hiciera acreedor. Se constituirían en sesión permanente, para adoptar las resoluciones precisas. (148)

La Compañía del Norte, por su parte, una vez anunciada oficialmente la huelga, tomó las medidas que consideró oportunas para el caso de que aquélla llegase a producirse; entre las que cabe señalar, en relación con el personal, la carta-circular de 6 de julio, de Explotación al Inspector Principal, determinando que, si por motivo de la huelga acordada por algunos, quedase alguna estación abandonada por el jefe de la misma, el factor autorizado que se hiciera cargo de tal estación y del servicio, sería considerado desde ese momento jefe de estación de 4ª clase y se le daría el nombramiento; y de forma análoga se procedería con respecto a otras categorías. Al día siguiente, por circular nº 11, el Director de la Compañía previno a los agentes, ante las noticias de que alguna parte de ellos tenían el propósito de abandonar el servicio, que serían sustituidos todos los que dejasen de concurrir al trabajo; aparte de otras sanciones legales. (149)

6.3.6. NEGOCIACIONES Y ULTIMAS MEDIDAS ANTES DE LA HUELGA

La inminencia de la huelga, que aparecía ya como inevitable, produjo, lógicamente, una intensa actividad de las distintas entidades afectadas, en mayor o menor grado, por la misma.

Ocupan lugar destacado, las conversaciones del Gobierno con la Compañía del Norte, y unido a ello los contactos entre Compañías. Así, con fecha 9 de julio, el Director de Norte, Sr. Boix, escribe al de M.Z.A., Sr. Maristany, enviándole, "conforme me indicas en tu carta de ayer 8", copia de la que ha dirigido al Jefe del Gobierno, Conde de Romanones, en la que se permite insistir, nuevamente, en que "la única medida eficaz para evitar el desarrollo de la huelga anunciada en las líneas de Norte y su posible propagación a otras redes, es la publicación del decreto de movilización de los agentes que prestan servicio en aquellas líneas". Se funda para ello, en las noticias últimamente recibidas, especialmente de Barcelona y de Asturias, según las cuales se trata de "un movimiento de carácter revolucionario" (150) (Nótese que se tiene el temor de que el conflicto se extendería a otras líneas y de que bajo las reclamaciones formuladas por el personal de Norte subyacen móviles no propiamente laborales; y también los dos focos citados -Asturias y Barcelona- siendo así que la cabeza del Sindicato de Norte radicaba en Valladolid).

Hubo contactos del Gobierno a distintos niveles: Ministro de Fomento y Director General de O. Públicas, Ingeniero Jefe de la División de FF.CC., y el propio Jefe del Gobierno; y no sólo con la Compañía del Norte sino con otras, puesto que, en último término, el problema afectaba a todas. Los Presidentes de los respectivos Consejos de Administración de Norte y de M.Z.A. se entrevistaron con el Jefe del Gobierno, para exponerle la difícil situación en que se encontraban las Compañías con la subida del precio del carbón y de otras materias y por el aumento de

los gastos de personal por las concesiones hechas al mismo por el encarecimiento de las subsistencias.

El día 9, a partir de las 10 de la noche, hubo Consejo de Ministros, en el domicilio del Presidente, dedicado exclusivamente a la huelga ferroviaria. En la referencia dada después a los periodistas, se indicó que no estaban perdidas por completo las esperanzas de solución. Se tenían noticias de que había salido de Valladolid para Madrid una comisión de los ferroviarios, para tratar con el Ministro de Fomento el problema de la huelga. De todos modos, estaban estudiadas y aprobadas las medidas a aplicar en caso de que llegase a producirse la huelga. (151)

El día 10 ya había sido firmado por el Rey el decreto para incorporación de todos los individuos de ff.cc. pertenecientes a la 1ª situación. Con anterioridad, se había ordenado la incorporación al Regimiento de FF.CC. de todos aquellos que estaban disfrutando licencia y la Capitanía General de Barcelona había dispuesto que los ferroviarios sujetos al servicio militar continuasen en el trabajo en caso de que estallara la huelga. (En este último supuesto, los afectados eran unos 2.500).

Ese mismo día 10, después de haber despachado el Jefe del Gobierno con el Rey, hubo Consejo de Ministros en Palacio.

Antes y después del Consejo, se entrevistaron con el Ministro de Fomento y con el Director General de O. Públicas, representantes de la Federación de los Ferroviarios, del Sindicato del Norte y de las Secciones de Valladolid, Asturias y León. El Ministro se encontró con que los ferroviarios reclamaban ahora todas las peticiones formuladas en el Congreso de Valladolid y que el real diario de aumento en los sueldos lo elevaban a 2 reales diarios, incluyendo los sueldos hasta 2.500 Ptas; y les indicó que seguramente la Compañía no podría acceder, dada su si-

tuación, por lo que les invitó a que formularan otras más razonables.

Trasladadas por el Ministro las peticiones de los ferroviarios al Director de Norte, al que había citado, aquéllas fueron rechazadas por la Compañía, que accedió a que "la concesión del real de aumento fuese con carácter definitivo y como sueldo, no con forma de gratificación".

Informados los delegados de los obreros de la última oferta de la Compañía, en una nueva entrevista que mantuvieron con el Ministro desde las 11 de la noche del día 10 hasta la 1 de la madrugada, aceptaron aquélla, pero formularon otras peticiones, como que las gratificaciones se concedieran a todo el personal y con arreglo a los beneficios obtenidos.

Como estas nuevas pretensiones de los obreros fueron rechazadas por la Empresa, por el aumento considerable de gasto que suponían y por no estar dispuesta a aceptar una intervención en sus operaciones, el Ministro dio por rotas las negociaciones y estimó inevitable la huelga, en manifestaciones hechas a los periodistas, ya cerca de las 5 de la tarde del día 11, antes de dirigirse al Congreso, donde debía intervenir en relación con el problema ferroviario. (152)

A última hora de la tarde del día 11, el Ministerio de Fomento facilitó una nota oficiosa en la que se hacía constar el buen deseo con que había procedido, tratando de armonizar los intereses de los obreros y de la Empresa; y se ponía de manifiesto el buen espíritu que animaba a ésta y la intransigencia del personal. Luego se señalaba que frente a las dificultades de la huelga, "el Ministro de Fomento trabajará sin descanso para amparar, dentro de la ley, el derecho de todos, y procurará que el trastorno de un servicio público para la vida del País, sea el menor posible".

Por su parte, el Ministro de la Gobernación informó que habían salido tropas de Madrid, para algunas poblaciones, lo que justificó diciendo que cualquier Gobierno haría lo mismo en circunstancias análogas. No se suspenderían, por el momento, las garantías constitucionales, pues el Gobierno consideraba tenía medios suficientes para afrontar el conflicto. El artículo de la ley de huelgas, de abril de 1909, que fijaba las penas en que incurrían los que delinquen con ocasión de estos conflictos, no había sido aplicado todavía, pero a partir de las 12 de la noche de ese día 11, no habría más remedio que aplicarlo. El Gobierno mantendría el orden a toda costa.

En sus declaraciones a la prensa, el Jefe del Gobierno, que había pasado toda la mañana ocupado en el conflicto, conferenciando con los Ministros de Gobernación, de la Guerra y de Fomento, manifestó que el Gobierno quedaba con la tranquilidad de haber hecho todo lo posible por lograr un acuerdo entre los ferroviarios y las Compañías, aunque no lo había logrado.

Entre los movimientos de tropas a que había hecho referencia el Ministro de la Gobernación, podemos señalar que el día 11 salió para Barcelona un Batallón del Regimiento del Rey, mandado por el Teniente Coronel Govart; un escuadrón de caballería del Regimiento de Pavía, y otro del de la Princesa. Para Oviedo, salió un batallón del Regimiento de León, mandado por el Teniente Coronel Losasa. Con el fin de que no quedase disminuía la guarnición de Madrid, vendría a la Corte el Regimiento de Infantería de la Reina, recientemente repatriado de Marruecos. (153)

La Gaceta del día 11 de julio publicó un Real Decreto del Ministerio de la Guerra, por el cual y con arreglo a lo prevenido en los arts. 219, 220 y 221 de la Ley de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército, de 27 de febrero de 1912, quedaba el Ministerio de la Guerra autorizado para llamar a filas o movilizar, en su totalidad o en parte, a los individuos en 2ª situa-

ción de servicio activo y reserva activa perteneciente al Regimiento de FF.CC.; y, asimismo, el Ministerio de la Guerra quedaba encargado de dictar las instrucciones más precisas para el cumplimiento de tal Decreto. En virtud de estas disposiciones, el día 11 de febrero fueron movilizadas los ferroviarios comprendidos en las mismas, y se les puso el "brazal". Hubo resistencia por parte de algunos, los cuales fueron detenidos y conducidos a prisiones militares.

También fueron cursadas las oportunas órdenes a los Juzgados de Guardia, para su intervención en asuntos que pudieran surgir con motivo de la huelga. (154)

El Sindicato Ferroviario del Norte dio instrucciones para el desarrollo de la huelga, que empezaría a las 24 horas del día 11. A partir de esta hora, pararían los trenes de mercancías y no saldrían de la estación de origen los de viajeros. Otras instrucciones se referían al regreso a la residencia respectiva de los empleados en servicio fuera de ella, a la entrega de metálico, documentos, herramientas, etc. En cuanto a la actitud a seguir por el personal, el Centro Ferroviario de Zaragoza, por ejemplo, decía en la orden de huelga: "Confiamos en que los ferroviarios sabrán cumplir con su deber, y estamos dispuestos a castigar la traición, llevando con dureza este castigo societariamente a las violencias necesarias". (Zaragoza era uno de los puntos más conflictivos, y se supone que no todos los centros tomaron una postura tan radical y de violencia).

La Compañía, por su parte, envió una nota a la prensa explicando a la opinión pública los antecedentes del conflicto y la postura de la Empresa:

Comienza explicando que el mismo día de la aprobación de las cuentas de 1915 por la Junta General de Accionistas, el 6 de mayo, concedió a todo su personal que no disfrutaba primas

anuales, una gratificación del 8,5% de sus haberes, en atención al encarecimiento de las subsistencias; prima que fue satisfecha en breve plazo. El mismo día acordó el pago de una prima por buenos servicios, al resto del personal, que equivalía al 16,87% de sus haberes. Ambas concesiones, más las primas semestrales que cobraba el personal de tracción y de trenes (independientemente de las de combustible, recorrido, etc.), representaban un gasto de 4.300.000 ₧, que gravaría el ejercicio de 1916. Esto, unido a las cantidades que con completa independencia de los haberes abonaba la Compañía a su personal en concepto de socorros, días de enfermedad, gratificaciones por numerosa familia; pensiones, etc., excedía de 7,5 millones de ptas., lo que suponía una cantidad superior al 80% del dividendo distribuido a los accionistas, que había representado tan sólo un 3,6% de interés al capital. A pesar de todo esto, una parte mal aconsejada del personal, sin perjuicio de cobrar la gratificación, respondió con el anuncio de huelga para el 20 de mayo, si no se accedía a determinadas peticiones.

Así las cosas, la Compañía, respondiendo a requerimientos del Ministro de Fomento, muy interesado en evitar el conflicto, accedió a que la gratificación que pudiera darse en el año 1916, se transformase, para el personal con haberes entre 1.500 y 400 ₧ y comprendido en la gratificación del 8,5%, en el abono suplementario de un real diario, a partir de 1 de enero de 1917; luego adelantado a 1 de julio de 1916. Esta nueva concesión representaba, para el ejercicio de 1916, otro aumento de gasto de 875.000 ₧. Apreciando este nuevo sacrificio de la Compañía, el Gobierno hizo público su reconocimiento por la conducta de aquélla.

A pesar de todo, al publicar la Compañía las disposiciones para el abono a partir de 1º de julio del real diario, "los elementos que interpretando las concesiones de la Compañía como muestra de debilidad ante sus pretensiones, pretenden que éstas

prevalezcan" anunciaron su propósito de declararse en huelga, pretextando que lo ofrecido fue "la concesión del real diario como aumento de sueldo, y no como gratificación, y además las gratificaciones que pudieran corresponderles".

El Sr. Ministro de Fomento volvió a intervenir y "veniendo la natural repugnancia de la Compañía" logró que el real diario "se considerase como aumento de sueldo, con la natural salvedad de que esta nueva concesión pudiera ser retirada si la situación económica así lo aconsejase".

De nada ha servido esta nueva disposición, "pretendiéndose por los elementos interesados en producir conflictos" que el real diario, con el carácter de aumento de sueldo, comprenda no sólo al personal que no cobrando primas anuales tiene haberes comprendidos entre 1.500 y 400 ₧, sino a todo el personal con sueldo inferior a 1.500 ₧, cobre o no primas o gratificaciones; lo cual no puede admitir la Compañía, "porque aumentaría considerablemente la carga que la concesión ya acordada le impone". Se pide, además, que gratificaciones y primas se conserven con arreglo a los balances anuales de la Compañía; lo que supondría, por un lado, convertir una facultad que la Compañía regulaba para premiar a su personal, en algo preceptivo, con lo que se eliminaría el estímulo; y, por otra parte, la intervención del personal en el administración de la empresa, al admitirse su participación en la determinación de los balances.

No se diga, pues, que se produce un conflicto por "causas fútiles". La Compañía ha llegado "al colmo de las transigencias y al límite de las concesiones; aun en estas graves circunstancias económicas".

6.3.7. LA HUELGA Y LA VIA DEL ARBITRAJE

Llegadas las 24 horas del día 11, estalló la huelga.

En la estación de Madrid de la Compañía del Norte, poco antes de las 12 de la noche se habían presentado fuerzas del Regimiento de FF.CC., al mando de un Teniente, para hacerse cargo de los servicios. A las 12 en punto, de los 60 ferroviarios que allí trabajaban, abandonaron su puesto más de 50.

En Valladolid, el día 12, primero de huelga, transcurrió con relativa calma: No trabajó la mayoría de los obreros, pero los empleados no faltaron a sus oficinas, ni tampoco siguieron la huelga los asociados al Sindicato Católico ni muchos de los asociados. Trabajaron en total, unos 400 ferroviarios. Pero, inesperadamente, surgió el paro general en la noche del 12 al 13: el personal que todavía trabajaba, abandonó el servicio.

Los puntos más afectados por la huelga, fueron Valladolid -por el personal de talleres-, Miranda, La Coruña, León y Gijón. (155)

El día 12 hubo Consejo de Ministros dedicado exclusivamente a la cuestión ferroviaria.

A las 10,45 del día 13, llega a Madrid el Rey, procedente de La Granja. Enseguida se presentó en Palacio el Conde de Romanones. El Gobierno tomó drásticas medidas: se suspenden las garantías constitucionales, se cierran las Cortes y se declara el estado de guerra.

Cuando parecía que mejoraba un tanto la situación, surge la inesperada complicación de los mineros asturianos, que sin cumplir los trámites legales, el día 14 anunciaron que al día siguiente comenzarán la huelga. (156)

Se producen detenciones de sindicalistas: Anguiano, presidente de la Federación Nacional de los Ferroviarios, que desde Capitanía General es llevado a la cárcel Modelo; Eloy Cano, presidente de la Sección Norte; Pérez Anegas, presidente de la Comisión de Huelga; y Francisco Serrano, agente del Recorrido.(157)

El día 15 se entrevista con el Jefe del Gobierno una comisión de los Comités de U.G.T. y el Partido Socialista. En la entrevista, se insinúa el arbitraje. (158) Por la tarde, esta comisión se reúne con la Federación Nacional de los Ferroviarios.

Los ferroviarios militarizados detenidos el primer día en la estación del Norte y trasladados a prisiones militares, son puestos en libertad.

Al día siguiente, el Conde de Romanones recibe a una comisión de la Federación Nacional de los Ferroviarios, compuesta por los Sres. García Cortés, Araquistain, Cordoncillo, Sastre, Domenech y Davera. Recibe, también, al Presidente del Instituto de Reformas Sociales, Sr. Azcárate. Por la tarde, son recibidos por el Presidente del Gobierno los comisionados de los obreros llegados de Valladolid y Anguiano, que había sido puesto en libertad esa misma mañana, con otros miembros de la Federación de los Ferroviarios y de la U.G.T. También en la tarde del 16, se reúnen con el Ministro de Fomento y el Director General de O. Públicas, dos Administradores, el Director General y el Cajero de la Compañía Norte.

Por otro lado, siguen las detenciones: 3 maquinistas y 1 fogonero huelguistas. Son detenidos, también, en Barcelona, y conducidos al castillo de Montjuich, los concejales socialistas madrileños, Largo Caballero y Besteiro. (Estos dos destacados socialistas, serán liberados dos días después).

Continuaron las negociaciones y el Ministro de Fomento

volvió a entrevistarse con Consejeros de Norte.

Una R. O. de 17 de julio encarga al Instituto de Reformas Sociales un informe sobre las discrepancias que han dado lugar a la huelga.

Por fin, el día 19 el Jefe del Gobierno anunció que las cosas iban arreglándose: Por la mañana había mantenido una nueva conferencia con los representantes del personal y esa tarde, a las 3, en Madrid entrarían todos al trabajo. No había habido condición previa alguna; pero, ante la nueva situación, el Gobierno no iba a mantener las detenciones.

Los comisionados ferroviarios comunicaron por teléfono y telegrama a los compañeros de los diversos puntos, el acuerdo tomado de volver al trabajo.

Para el día 19 estaba prevista la llegada a Madrid de los representantes de los mineros y de los ferroviarios asturianos, Sres. Llaneza y Teodomiro Fernández, respectivamente. Al ser la huelga de los mineros asturianos de solidaridad con los ferroviarios, ya que nada pedían, la solución de ésta suponía también la de los mineros.

Llegado el acuerdo de reanudar el trabajo, la Compañía envió un telegrama al Sindicato de Valladolid, indicando que los obreros que se presentasen al servicio antes de las 12 de la noche del día 20, serían destinados a prestar el mismo servicio que vinieran desempeñando antes de iniciarse el conflicto. Los que no se hubieran presentado a dicha hora, serían considerados dimisionarios.

Se había puesto fin a la huelga, pero no todos quedaron conformes, según se hizo patente en el Congreso extraordinario celebrado por el Sindicato de Norte en Madrid, a partir del 8

de octubre, y que veremos enseguida. Ya a finales de septiembre se dio, incluso, algún conflicto o "plante", como el protagonizado por los obreros del depósito y de los talleres de Norte en Barcelona (159) . La agresión de un guardia civil a un obrero motivó una protesta de brazos caídos durante 2 horas, en San Andrés, encaminada a que se retirara la fuerza pública de las dependencias de la Compañía; lo que se consiguió. Pero al disponer luego la Empresa el descuento del salario de las 2 horas de paro, se reanudó el conflicto. Al final se convino que los talleres serían abiertos y el personal volvería a ser admitido, sin coacciones, quedando pendiente lo relacionado con el pago de jornal, de la resolución que en su día tomase el congreso extraordinario que se iba a celebrar. (160)

6.3.8. EL INFORME DEL INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES Y EL DECRETO DE 10-08-1916

Por Real Orden de 17 de julio de 1916, la Presidencia del Consejo de Ministros encargó al Instituto de Reformas Sociales un informe sobre las discrepancias que habían motivado la situación de anormalidad entre la Compañía de los FF.CC. del Norte y sus agentes, formulando su juicio respecto del punto hasta el cual le asistía la razón a cada una de las partes y acerca de la resolución que en cada una de las pretensiones respectivas ordenaba la justicia. El informe solicitado, fue evacuado por el Instituto con fecha 28 del mismo mes de julio.

El Gobierno envió al Instituto, junto con el oficio, una nota suscrita por el Ministro de Fomento, en la que se hacía relación de los hechos y de las negociaciones practicadas para evitar el conflicto. La Corporación creyó su deber recabar, además, información al respecto de las partes interesadas, y en tal sentido hizo la oportuna invitación al Consejo de Administración de la Compañía y a los representantes del personal. El Consejo

de Administración, en carta firmada por su Presidente, manifestó que consideraba su deber abstenerse de enviar representante alguno al Instituto, pero que para que éste tuviera elementos de estudio de la cuestión, acompañaba varios documentos y datos al respecto y ofrecía facilitar cualesquiera otros relacionados con la Compañía. La representación de los obreros, sí acudió al llamamiento del Instituto e informó sobre el particular con fecha 19 de julio. Además, habiendo solicitado ser oída una representación del Sindicato Católico Ferroviario, se recibió su información el día 21 del mismo mes.

En este informe, el Instituto detalla las peticiones formuladas con fecha 16 de marzo de 1916 por el Sindicato del Norte de la Federación Nacional de Ferroviarios, al Gobierno, y las hechas el 20 del mismo mes, a la Compañía del Norte. Como tales peticiones fueron, a juicio del Instituto, el origen de las discrepancias que motivaron la situación de conflicto, a ellas se refiere en su informe, y sobre cada una de ellas expone su criterio, que es el que sigue:

1ª petición.- Carnet de libre circulación. El Instituto estima es asunto del régimen interior de la Compañía y declara que el sistema en vigor para traslado de los agentes y sus familiares, es lo suficientemente amplio como para satisfacer todas las necesidades.

2ª.- Que para la separación de los agentes, se establezcan tribunales de los que formen parte individuos del mismo servicio y categoría del que es objeto del expediente. Para el estudio de esto, el Instituto solicitó del Consejo de Administración de la Compañía copia del reglamento o disposiciones a que se venía sometiendo la corrección y separación de los agentes. La Compañía envió una nota abreviada, de la que se desprendía que no tenía expresamente contrato de trabajo con sus agentes y que las relaciones entre éstos y aquélla se hallaban regulados por el Código Civil y por los preceptos del Real Decreto de 15-02-1901, y, aparte de estas disposiciones, por las prácticas

constantemente seguidas, entre las que figuraban las instrucciones comunicadas a los diferentes Servicios. El Instituto entiende que, dado que no existe una ley que regule el contrato de trabajo, no es posible estimar como suficiente los preceptos del Código Civil en lo referente a arrendamiento de servicios para regular las relaciones entre la Compañía y sus agentes y que sería precisa, por lo menos, una reglamentación especial para tan importante materia, con la conveniente publicidad.

3ª.- Derecho del personal a ser atendido en sus enfermedades por otros facultativos que los de la Compañía, y reconocimiento por ésta de los dictámenes emitidos por dichos facultativos. El Instituto reconoce el derecho de los agentes a servirse de otros médicos, pero considera no sería justo que la Compañía estuviese obligada a abonar los salarios de aquellos facultativos, ni que sus dictámenes tuvieran que ser reconocidos por la Empresa a efectos del servicio.

4ª.- Modificación del art. 7º de la Instrucción General para el servicio de trenes y no suspensión ni separación de agentes sin antes haberse probado la responsabilidad. Examinado con todo detenimiento por el Instituto el citado artículo 7º, resulta que en el mismo se establecen severas disposiciones para evitar los robos en los trenes durante la marcha; actos delictivos que no se producirán si los empleados están en el puesto que a cada uno corresponde y si observan la debida vigilancia. Y aunque es cierto que la Compañía hace solidariamente responsables a todos los empleados, es también cierto "que se trata de una garantía en beneficio del público, que redundará también en beneficio del prestigio de la Empresa y de su personal".

5ª.- Que la Compañía publique anualmente y por servicios, un boletín en el que se haga constar el número de orden de cada agente: El Instituto no ve obstáculo en ello si lo que se reclama implica no más que la aspiración a conocer la situación y antigüedad de cada agente; "pero si esto significa la formación de un escalafón y el reconocimiento de que los ascensos han de sujetarse a una rigurosa antigüedad, el Instituto

cree que no es posible recomendar a la Compañía este único criterio".

6ª.- Aumento de 150 Pts anuales a los agentes cuyos sueldos no excedan de 2.500 Pts, y 50 céntimos diarios a los obreros a jornal. El Instituto, en vista de las manifestaciones hechas por los obreros informantes, prescinde de ocuparse de la cuestión de gratificaciones y primas, que libremente viene regulando la Compañía, y se hace cargo sólo de lo relativo al aumento de sueldos y jornales. El encarecimiento de las subsistencias, particularmente de los artículos de primera necesidad para el obrero, determina "una desproporción enorme entre sus ingresos y los gastos que actualmente exige la vida"; pero es indudable, también, la elevación de los precios en todas las esferas y, por lo tanto, no es posible llegar al límite de las concesiones que solicitan los obreros. Exigir que la Compañía aumente los sueldos y jornales en la proporción reclamada, quizá resultase excesivo en las actuales circunstancias; pero negar todo aumento, no sería justo. La equidad aconseja dejarlo reducido a 25 céntimos y sólo para aquellos empleados que no tengan más de 1.500 Pts anuales, y también que no se prescinda de los obreros de sueldos ínfimos, como son, por ejemplo, las Guardabarreras, entre las cuales hay muchas con jornales de 50 céntimos.

El Instituto ha tenido ocasión de conocer otras aspiraciones de los ferroviarios, pero no cree sea el momento de tomarlo en cuenta. Hay, sin embargo, una que, aun cuando no figura entre las peticiones de que el Instituto acaba de ocuparse, relaciónase con ellas de tal modo, que no ha podido prescindir de su estudio:

"Resulta que la más fundamental discrepancia entre la organización societaria y la Compañía, refiérese al reconocimiento de la personalidad de las asociaciones constituídas por sus agentes", y "el Instituto ha estimado que no podía menos de considerar problema tan grave y esencial". "Aunque nuestra legislación general y social ofrece suficiente amplitud y plenas garan-

tías para la adecuada constitución de las asociaciones obreras, no se ha reglamentado convenientemente la legítima y eficaz intervención de estas organizaciones en las contiendas y discusiones con las entidades patronales, siendo de desear que se estudien y dicten las medidas necesarias". El Instituto estima esencial que las empresas reconozcan la personalidad de las asociaciones que legítimamente se constituyan por sus obreros. "El reconocimiento de la personalidad de las asociaciones obreras por las empresas, quiere decir tan sólo que se admite el hecho de que un grupo de hombres se han asociado constituyendo persona jurídica en forma legal. Tal reconocimiento no impone otra obligación que la de admitir la existencia legal de la personalidad, no la de entrar con ella en otras relaciones jurídicas que las que voluntariamente se establezcan; más claro: no obliga a contratar, sí tan sólo a tratar".

En línea con estas apreciaciones, el Instituto formuló 7 conclusiones, que extractamos:

PRIMERA: La concesión de carnet de libre circulación debe dejarse a la iniciativa de la Compañía.

SEGUNDA: Es de desear que las reglas y prácticas seguidas por la Compañía en la corrección y separación de sus agentes, sean sustituidas por un reglamento, al que se dé la debida publicidad.

TERCERA: Es indiscutible el derecho de los agentes a ser asistidos por facultativos diferentes de los de la Compañía, pero ésta no está obligada a reconocer los dictámenes de aquéllos a efectos del servicio.

CUARTA: No procede la modificación del art. 7º de la Instrucción General para el servicio de trenes.

QUINTA: Es conveniente que la Compañía publique un boletín en el que conste el número de orden de antigüedad de cada agente, sin que esto signifique la existencia de un escalafón.

SEXTA: Se considera justo el aumento de 25 céntimos diarios en los sueldos que no excedan de 1.500 Rs.

SEPTIMA: Por lo que se refiere al reconocimiento de la personalidad de las asociaciones obreras legalmente constituídas, la Compañía está obligada a ello; cuando los representantes de las mismas dirijan cualquier petición o reclamación a la Empresa, lo harán en virtud de apoderamiento especial de los asociados; cuando se trate de empresas que tengan a su cargo un servicio público en virtud de concesión del Estado, el Gobierno debe procurar, por cuantos medios estén a su alcance, que la empresa se haga cargo de la conveniencia de tratar con dichas asociaciones; y, cuando, con ocasión de las relaciones de una compañía de ff.cc. con estas asociaciones, se produjera una ruptura, la compañía o la representación obrera que estimase que puede continuar las gestiones, lo pondrá en conocimiento del Gobierno, para que éste resuelva.

Este informe fue aprobado por el Instituto en Pleno, en sesión de 28-07-1916 (161). Ahora bien, uno de los vocales, el Sr. Martín y Alvarez, formuló un voto particular por disentir de sus compañeros de ponencia en las apreciaciones relativas a la sexta petición; voto al que luego se adhirió el vocal D. Pedro Pablo de Alarcón. Los puntos básicos de este voto particular son:

La Compañía había concedido a ciertos agentes, una gratificación especial del 8,5%, por un importe total de 1.700.000 ₧, pagada seguidamente. Posteriormente transformó esta gratificación, en determinados casos, en 1 real diario de aumento, a partir de 01-07-1916 lo que suponía para ese año 875.000 ₧. Sumadas las dos cantidades anteriormente citadas, a lo entregado por la Compañía en 1915 por gastos normales de pensiones, caja de previsión, socorros y sueldos a agentes enfermos, auxilios a agentes con familia numerosa, servicio médico-farmacéutico, enseñanza gratuita, primas anuales, gratificaciones semestrales y uniformes, se llega a la cifra de 8.615.000 ₧ para el año 1916 (6.040.000 en 1915), sin contar los sueldos y jornales.

Para apreciar si la Compañía cumple o no con las reglas de la justicia y equidad, teniendo en cuenta el estado económico de la misma, recuérdese, "por un lado, el inmenso número de personas que solicitan entrar al servicio de esta Empresa, dejando otras ocupaciones particulares, y, por otro, que de los 57 años que lleva de vida la Compañía, en 25 no ha podido repartir dividendo alguno a los accionistas, que el promedio anual de lo repartido es el 2,11% y que el dividendo de 1915 equivale al 3,59%, que como beneficio industrial es muy reducido". Téngase en cuenta, además, que a consecuencia de la carestía del carbón y primeras materias, el saldo del producto líquido de la misma para 1916, se calcula que ha de sufrir una reducción de 6 millones de pesetas con relación al de 1915.

El detenido estudio que ha efectuado, le demuestra que es cierto lo sostenido por el Consejo de Administración de la Compañía de que "ha llegado al límite de lo posible en las concesiones de carácter económico y que no halla medio de aumentarlo por ahora". En consecuencia, declara:

- que no puede exigirse a la Compañía mayores desembolsos para retribuir a su personal.
- que si lograrse mejorar su situación económica, habrá de procurar el aumento de los salarios a los que no han alcanzado las últimas concesiones. (162)

Otro vocal, el Sr. Sánchez de Toca, con fecha 29 de julio formuló un extenso comunicado, de carácter técnico-jurídico, al Presidente del Consejo de Ministros, en relación con el derecho de huelga y el reconocimiento de personalidad de las asociaciones obreras.

En línea con el Informe del Instituto de Reformas Sociales, la Gaceta de 11-08-1916, publicó un Real Decreto, de fecha 10 de agosto, de la Presidencia del Consejo de Ministros, declarando que las empresas industriales que en virtud de concesión

del Estado tuvieran a su cargo servicios públicos, estaban obligadas a reconocer la personalidad de las asociaciones y sindicatos que legalmente constituyeran sus empleados y obreros.

Este Real Decreto lleva un extenso preámbulo, en el que, tras presentar como una aspiración perseverantemente sustentada por los obreros, la del reconocimiento por las Empresas de sus asociaciones y sindicatos, y la postura frecuente en los patronos de resistir, ostensible o soslayadamente, esta pretensión, nacida, sin duda, de un notorio error de apreciación sobre las consecuencias de la agrupación de los obreros en sociedades o sindicatos; muestra como evidente la conveniencia "de que el atomismo inorgánico de los obreros dispersos sea reemplazado por la conexión orgánica de las asociaciones".

La parte dispositiva establece: En su artículo 1º, la obligación por parte de las indicadas Compañías de reconocer las sociedades o sindicatos de sus obreros. En el 2º, como requisito esencial, que los representantes del personal actúen en virtud de apoderamiento especial de los asociados, otorgado en las condiciones exigidas en el reglamento que se dictará para la aplicación del Real Decreto. En el art. 3º, que si una compañía no contestase a las peticiones formuladas en debida forma por una asociación legalmente constituida, ésta lo pondrá en conocimiento del Gobierno. En el 4º, que cuando se produjese ruptura de las negociaciones entre la compañía y el sindicato, una u otro lo pondrá en conocimiento del Gobierno. En el art. 5º, que el Gobierno, cuando no haya logrado, en los dos casos anteriores, una avenencia entre las partes, someterá el asunto al Instituto de Reformas Sociales, para su informe. En el art. 6º, que el anuncio previo de declaración de huelga a que se refiere la ley de 27-04-1909, cuando afecte a servicios públicos será hecho por representantes obreros "expresa y especialmente apoderados al efecto". Los artículos 7º y 8º, por fin, se refieren a la redacción del reglamento de este proyecto y a la comunicación a las

Cortes, respectivamente.

De conformidad, también, con el Informe emitido por el Instituto de Reformas Sociales, el Ministro de Fomento pidió a la Compañía que redactase y publicase en breve plazo un reglamento en el que se determinase las causas de corrección y separación de los agentes; así como que fuese ampliado el beneficio de 1 real diario a todos los sueldos y jornales inferiores a 1.500 Pts. anuales, sin excluir los inferiores a 400 Pts.

A primeros de octubre, el Director de la Compañía informó al Ministro que ya estaba preparado el reglamento para corrección y separación de empleados, el cual sería publicado tan pronto lo aprobase el Consejo de Administración (163). En cuanto al aumento de 1 real diario a las Guardabarreras que no tenían ningún hombre en su familia empleado de la Compañía, ya se había concedido la mejora a 407 de aquéllas.

6.3.9. EL ANALISIS DE LOS ACONTECIMIENTOS EN EL CONGRESO EXTRAORDINARIO DEL SINDICATO DEL NORTE

El 8 de octubre fue inaugurado este congreso, celebrado en la Casa del Pueblo de Madrid, hasta el día 16, con la participación de 45 delegados, en representación de 13.827 socios.

Se trató en primer lugar la actuación tanto del Comité del Sindicato, como de la Comisión de la Federación, en todo lo relacionado con la huelga; desde la celebración del congreso de mayo y las negociaciones que siguieron al mismo, hasta el acuerdo logrado en la reciente huelga.

Hubo objeciones a la actuación del Comité, al que se achacó debilidad en su proceder; se señalaron deficiencias en la comunicación con las secciones; falta de acierto en las ges-

tiones; demasiada confianza en el Gobierno... Se preguntó también si era cierto que la Comisión ejecutiva había evitado que se declarasen en huelga otros Sindicatos. Los representantes del Comité y de la Comisión ofrecieron la oportuna información y justificaron su proceder, manifestando no había existido debilidad y que cuanto se convino como fórmula de arreglo, fue objeto de consulta a las Secciones y no se llegó al acuerdo hasta que lo autorizaron las mismas por mayoría y se tuvo garantía de la libertad de los presos, sobreseimiento de las causas y el ingreso de los huelguistas sin ejercer represalias.

Al hacer la exposición de la actuación de la Comisión ejecutiva, se explicó que la misma vio exteriorizada en los primeros momentos de la huelga, una fuerza superior a la que se había supuesto, secundada con el movimiento solidario de los mineros de Asturias y trabajadores de diversas profesiones de aquella región; y vio también que el Poder Público se percató de la existencia de aquella fuerza y rectificó su conducta, hasta el punto de que el Gobierno se declaró dispuesto a intervenir y propuso un tribunal arbitral para buscar una solución; lo cual constituía una evidente modificación de conducta y un cambio en el estado del conflicto. Ante estos hechos, "pasó a secundario lugar el pleito de las reclamaciones de mejoras y ocupó el preferente el de la defensa de la organización, que tiene una importancia mayor". Hubiera sido "una locura lanzar a la huelga general a los ferroviarios de los demás sindicatos y a los obreros de diversos oficios de España que con ellos hacían causa común, toda vez que el motivo de tan grave determinación ya no existía desde el momento que el Poder Público modificaba su actitud ante la lucha", siendo esto el triunfo verdaderamente positivo de la huelga. Cuando llegó a Madrid la representación de Asturias, se tenía ya la conformidad de las Secciones de que se pasara el asunto al Instituto de Reformas Sociales y los comisionados asturianos no pusieron reparo alguno a esta solución.

En la sesión 9ª se presentaron dos proposiciones: Una, de los delegados de Asturias, proponiendo que el Congreso acordara hacer constar que no le había satisfecho la gestión del Comité; otra, de la delegación de La Coruña, aprobándola en todas sus partes y estableciendo que, dadas las enseñanzas que se desprendían del conflicto de julio, el Comité debería asesorarse en lo sucesivo de los delegados regionales, a fin de dar a las huelgas orientación y sentido armónico con el sentir de las Secciones. Sometidas estas proposiciones a votación, la 1ª obtuvo 6.848 votos a favor, y la 2ª, 6.485. En vista de estos resultados, los miembros del Comité del Sindicato, presentaron su dimisión.

En la sesión 10ª, en una proposición firmada por buen número de congresistas, se puso de manifiesto que en los debates sostenidos en el congreso con motivo del examen de la gestión del Comité del Sindicato, desde mayo hasta después del conflicto de julio, "no se había puesto en duda la honorabilidad, rectitud y buena intención de los compañeros que la realizaron, pero que convenía, para seguridad y garantía de triunfo en futuros movimientos huelguísticos, se tomase nota de las advertencias que en la discusión se habían formulado".

En definitiva, fue aprobada, por unanimidad, la siguiente proposición: Que sin poner en duda, por un momento, la honorabilidad y rectitud de intenciones de los compañeros que en nombre de los Comités de Sindicato y Federación han llevado la dirección de las gestiones realizadas en mayo con el Sr. Gasset y del movimiento huelguístico de julio, el Congreso reconoce - han existido errores, deficiencias y vacilaciones, que también se han notado en la mayoría de las Secciones, siendo su deseo, en bien de los intereses de la causa y de la seguridad y garantía de futuros conflictos, que se tomen en cuenta las advertencias y observaciones que en el debate sobre este asunto se han señalado; para lo cual, siempre que se intente realizar una

huelga general, el Comité del Sindicato será reforzado con un delegado por cada región, a fin de que así se conozca el pensamiento y la fuerza de toda la organización ferroviaria del Norte". Aprobada esta proposición, los representantes del Comité retiraron su dimisión.

Otro asunto tratado en este congreso, fue el de las represalias. En el dictamen de la ponencia respectiva, se manifestaba que se habían dado señalados y numerosos actos de esta naturaleza; de lo que se deducía que el Gobierno había dejado incumplido el ofrecimiento que a este respecto había hecho al personal ferroviario.

Se tomó entre otros acuerdos, el de pedir a la Compañía "el abono de los salarios correspondientes a los días de huelga, por entender que ésta había sido resultado de manifiesta intransigencia por parte de la dirección de la Empresa".

Se acordó pedir el cumplimiento de lo pactado entre el Gobierno y el personal como solución del conflicto, y reclamar la anulación de todos los castigos considerados como represalia. Si no fueran atendidas las aspiraciones del Sindicato en un plazo prudencial, se pasaría al "paro de brazos caídos" durante el tiempo que se determinase; después se darían órdenes para "que se haga el servicio cumpliendo todas las formalidades reglamentarias" "Y si la intransigencia de la Empresa persistiese, se declarará la huelga general del Sindicato".

Finalmente, se nombró una comisión con el encargo de presentar al Gobierno y a la Compañía las peticiones acordadas; entre las que había unas nuevas, acerca del personal de Tracción, relativas a supresión de las primas por economías y regularidad en la marcha, estableciendo, a cambio, una asignación por kilómetro recorrido; abono de traslaciones por horas de ausencia; dos descansos al mes, además de los 20 días de licencia anuales;

jornada máxima de 8, 10 ó 12 horas, según el tipo de tren, con un descanso mínimo de 10 horas entre servicio y servicio; y otras. (164)

6.4. LA HUELGA DE 1917

6.4.1. LA SITUACION GENERAL

Según hemos visto ya al hacer la introducción a la huelga de los ferroviarios de la Compañía del Norte en 1916, se había producido una aproximación entre las dos grandes organizaciones obreras existentes entonces en España: La U.G.T., muy fuerte ya en aquellas fechas, y la C.N.T.

Ambas organizaciones tienen un punto de mira común, la huelga general revolucionaria. El problema de las subsistencias, agravado de forma extraordinaria por la guerra, puede ser la base de la protesta y el motor que empuje al proletariado a la lucha. Así se ha visto en el XII Congreso de la U.G.T., celebrado en Madrid del 12 al 23 de mayo de 1916: Los delegados asturianos Manuel Llana y Isidro Acevedo plantean el problema de la carestía de la vida y proponen se vaya a la huelga general, de acuerdo con la C.N.T. Besteiro redacta el comunicado.

A la reunión de Zaragoza, en que cuajaron los primeros contactos de estas dos organizaciones, el Gobierno respondió encarcelando a los participantes en la misma. Pero los contactos siguieron y se llegó al acuerdo de poner en práctica la idea de una huelga general de 24 horas; la cual tuvo lugar el 18 de diciembre y constituyó un éxito.

El resultado de esta experiencia es una acicate más. El 17 de marzo de 1917, se reúnen en Madrid representantes de los dos sindicatos. Como fruto de esta reunión, lanzan un manifiesto

to, dirigido a los trabajadores españoles y al País, en general: Tras hacer referencia al éxito de la huelga general del 18 de diciembre pasado y a que no han sido satisfechas las demandas formuladas por el último Congreso de la U.G.T. y Asamblea de Valencia, critican los privilegios y los grandes beneficios obtenidos con motivo de la guerra por poderosos insolidarios, amparados por los poderes públicos, mientras el pueblo perece o emigra. Declaran que el proletariado organizado ha llegado al convencimiento de la necesidad de unificar sus fuerzas y que se impone emplear la huelga general, sin plazo definido de terminación, "con el fin de obligar a las clases dominantes a aquellos cambios fundamentales de sistema que garanticen al pueblo un mínimo de condiciones de vida decorosas y de desarrollo de sus actividades emancipadoras".

Tuñón de Lara, ante este manifiesto, que, dice, "es casi una declaración de guerra con un objetivo político", se pregunta qué son esos cambios fundamentales y en qué piensan, respectivamente, socialistas y cenetistas. (165)

El Gobierno reaccionó encarcelando a los firmantes del manifiesto y cerrando la Casa del Pueblo; pero ante las protestas, rectificó, liberando a los detenidos y se vuelve a abrir la Casa del Pueblo.

Mientras, las huelgas, como exponente concreto del malestar obrero, proliferan por todo el País.

La crisis de autoridad del Estado, es patente. El 19 de abril, García Prieto sustituye al Conde de Romanones en la Jefatura del Gobierno.

En el campo de lo militar, el problema de las Juntas Militares de Defensa, latente desde principios de año, estalla públicamente el 1 de junio: el Gobierno cede ante un ultimatum y

libera al Coronel Márquez y sus compañeros.

Es entonces cuando la Liga de Cataluña lanza la campaña por la autonomía; lo que unido a la petición de Cortes Constituyentes, dará pie a la Asamblea de Parlamentarios.

El 5 de junio, republicanos y socialistas llegan a un pacto para la formación de un Gobierno provisional, que convocaría Cortes constituyentes, para decidir el régimen que habría de darse al País. El organismo permanente de enlace que crean para llevar adelante su objetivo, lo forman: Melquiades Alvarez por los reformistas, Lerroux por los republicanos, Pablo Iglesias por los socialistas, y Largo Caballero por la U.G.T. Como suplente del Partido Socialista, Besteiro.

Cuatro días después del pacto de izquierdas, el Gobierno de García Prieto dimite; y el día 11 se forma un nuevo Gobierno, ahora conservador, con Dato como Presidente.

Mientras tanto, los Comités Nacionales del Partido Socialista y de la Unión General de Trabajadores, habían constituido un Comité con facultades para declarar la huelga revolucionaria si las circunstancias lo exigían. Los elementos anarco-sindicalistas de Barcelona, por su parte, se mostraban impacientes y eran partidarios de lanzarse ya a la acción. En Barcelona, respondiendo al acuerdo tomado en una entrevista de Saborit con Seguí, se celebró una reunión de la C.N.T. con una representación de la U.G.T. En esta reunión, cuya fecha exacta no conocemos (166), se llegó a un acuerdo sobre la preparación de la huelga general, alianzas, etc. Para Tuñón de Lara está claro que en un principio se pensó en soluciones de violencia, tanto por parte de la C.N.T., que reunió armas, como de la U.G.T., puesto que Saborit hace referencia a la compra de pistolas por la Casa del Pueblo; y, además, Prieto lo reconoció de forma expresa, en el Parlamento, en 1918.

6.4.2. HUELGA DE METALURGICOS EN BILBAO Y HUELGA GENERAL DE VA- LENCIA

En este ambiente, se produce a primeros de julio huelga de metalúrgicos en Bilbao: Estos obreros presentaron el 4 de julio reclamación de jornada de 9 horas y de aumento de 1 % en los jornales, la Compañía "Altos Hornos" no accedió a la petición y los obreros fueron a la huelga. Duró más de un mes y la U.G.T. se quejó al Jefe del Gobierno de la violencia empleada por las Autoridades de Bilbao contra los huelguistas.

Pero es la huelga de Valencia la que empalma de modo más directo con la general de agosto y más concretamente con la de los ferroviarios.

Los tranviarios de Valencia tenían anunciada huelga para el 20 de julio, en reclamación de diversas mejoras.

El día 19, coincidiendo con la celebración en Barcelona de la Asamblea de Parlamentarios, tranviarios y ferroviarios de Valencia se lanzaron a la huelga. A estos dos grupos, se unieron los obreros de otros oficios. Grupos de huelguistas fuerzan el cierre de comercios. La huelga se transforma en general, de modo que el día 20 están cerrados tanto los talleres y las fábricas como los comercios; no circulan tranvías ni carros y el servicio ferroviario se realiza con personal del Regimiento de FF.CC. (El primer día de huelga, el 19, se calcula trabaja el 30% de los ferroviarios). (167) La huelga fue violenta, con numerosos incidentes: Se levantan barricadas. Hay choques entre huelguistas y trabajadores que no quieren seguir el paro; entre la Guardia Civil, que tiene que hacer uso de las armas para repeler los disparos que se hacen desde los balcones de las casas, y grupos de huelguistas (168). Se trata de impedir la salida del tren de Utiel, agrediendo al maquinista, que se defiende a tiros. (169) Se producen numerosas detenciones de sospechosos, incluso en sus

propios domicilios. (El primer día son ya 70, cifra que sigue subiendo. Aproximadamente la mitad, son ferroviarios). El día 20 se reúne la Junta de Autoridades y el Gobernador Civil resigna el mando en la Autoridad Militar. Se clausura la Casa del Pueblo. El Capitán General da de plazo a los ferroviarios hasta las 12 del día 22 para que depongan su actitud (170). El día 24 termina la huelga y el 25 se levanta el estado de guerra. (171)

Pasado el conflicto, la Compañía del Norte se negó a readmitir a 46 de los huelguistas.

La importancia de esta huelga de Valencia, que fue luego calificada de catástrofe, radica en que precipitó los acontecimientos. Se habló de imprudencia por parte de algunos de los dirigentes, y también de provocación por el Secretario de la Federación Nacional de los Ferroviarios, Ramón Cordoncillo, emparentado, según parece, con D. Julio Amado, militar y diputado independiente, que, según vimos en su momento, intervino en la solución de la huelga de 1912. Cordoncillo acabó siendo expulsado de la U.G.T.

Aunque, como veremos enseguida, la huelga general de agosto de 1917 aparece como desarrollo de la de los ferroviarios y ésta se fundamenta en el despido de los compañeros de Valencia; es lo cierto que el Gobierno tenía información de los preparativos de huelga general que se estaban llevando a cabo y parece hubo interés, al menos por parte de alguno de sus miembros, en que estallase cuanto antes, sin estar total y perfectamente preparada.

6.4.3. LA CUESTION DEL REAL DE AUMENTO Y LA GRATIFICACION DEL 8,5%

Con fecha 18 de junio, la Compañía del Norte dio a cono-

cer a su personal la concesión de una gratificación especial del 8,5% de los haberes anuales, a los agentes, de plantilla o a jornal, que en 31 de diciembre de 1916 tuvieran 1 año de permanencia en la Compañía y no participasen en las primas anualmente votadas por el Consejo ni hubieran disfrutado del beneficio de aumento de 0,25 Pts. en el jornal diario o 91,25 Pts. en el sueldo anual concedido en el mes de julio de 1916. Para los que hubiesen cobrado este aumento, si el importe total era inferior al del 8,5% que ahora se anunciaba, se pagaría la diferencia. (172)

Esta decisión de la Compañía de no hacer compatibles la percepción del aumento de sueldo y la gratificación, produjo el malestar y la protesta del personal, y el Sindicato aconsejó a los agentes que hubiesen percibido el aumento de sueldo o jornal y que por ser este aumento inferior a lo que les correspondería por la gratificación del 8,5%, tratase de abonárseles la diferencia, que no la cobrarán. (173)

El 26 de junio, las Juntas Directivas de la Sección Catalana (M.Z.A.) y la Sección de Barcelona-Norte, conjuntamente, convocan a "¡Pueblo honrado! ¡Opinión pública!" a un mitin, en el que expondrán las causas de su malestar y la serie de engaños de que, desde 1912, venían siendo víctimas. Defienden su derecho a la vida en el pleito que "sostienen con las Compañías y el Gobierno", y salen al paso "del nuevo atropello que la Compañía del Norte trata de realizar". En el mitin, que sería el día 27, harían uso de la palabra representantes de la Confederación Nacional del Trabajo, la Unión General de Trabajadores, la Naval, y compañeros de las Secciones Catalana y Norte. (174)

La protesta, pues, no se concreta en el hecho preciso de la compatibilidad del 8,5% de gratificación especial y el aumento de salario, y en el personal de la Compañía afectada, sino que tiene un carácter más amplio, de acuerdo con el fin último perseguido.

Por eso la Compañía de M.Z.A., ajena en principio a la protesta, se siente afectada y se lamenta de que la del Norte no haya solucionado todavía el problema que desde hace tanto tiempo se viene arrastrando. Lo vemos en carta particular que con fecha 1º de julio escribe a Maristany el Jefe de Explotación de la Red Catalana, contestando a carta de aquél. Después de haberse referido a otros temas, le habla de la situación en aquella Red. Entresacamos algunos puntos: "Emisarios procedentes de no sabemos dónde, han visitado varias poblaciones donde existen buenos núcleos de personal, tratando de obtener compromiso de ir a la huelga el día que se les señale y sin el aviso previo que dispone la ley. En estas líneas de la Red Catalana, no hay noticias de que hayan hecho muchos prosélitos, por más que siempre hay un buen número de agentes dispuestos a secundar cualquier revuelta. En el Norte, la cosa presenta otro cariz". Explica luego la cuestión del aumento del real y la gratificación y que según los empleados debían ser las dos cosas, conforme, "dicen les ofreció el Ministro de Fomento" Este "es por lo visto el principal motivo de queja, y como además, de entonces para acá la situación ha empeorado a causa de la escandalosa elevación de precios de los artículos de 1ª necesidad, es un motivo más para que aquellos agentes persistan en obtener lo que dicen les fue ofrecido". Y sigue con el lamento por la actuación de la Compañía del Norte: "Es posible que en ello hubiera algún equívoco, pero lo cierto es que desde aquella fecha parece un problema pendiente de resolución y es lástima que con el tiempo transcurrido el Norte no haya hallado medio de escoger una postura para conceder aquella gratificación quitando pretexto para la campaña que se está haciendo y que de conducir a la huelga, difícil será que no nos alcancen las salpicaduras". "El pasado año, entre los comisionados de los empleados, Gasset y Romanones, le rompieron al Norte un brazo y no quiere esta Compañía darse por enterada, cuando lo que a mi juicio, como antes he dicho, convenía que en una forma u otra, liquidara el asunto, evitando quizá que la cura le cueste más cara, si es que llega a

tiempo, pues bien podría ocurrir que cuando quiera recordar, el mal sea mucho mayor..." (175)

La cuestión concreta del real de aumento y la gratificación del 8,5%, quedó zanjada por una Real Orden, aprobada el 27 de julio por el Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento: Desarrollado el expediente por el Ministro de Fomento, con audiencia de las partes, durante las dos primeras decenas de julio, se llegó al trámite de resolución; pero acordada ésta, el Gobierno estimó que podía sustituirla con ventaja el hecho posible de que la Compañía se dispusiera a realizar lo mismo que la Real Orden dispusiera. Ahora bien, hecha la oportuna propuesta, la Compañía contestó que su criterio en el asunto y la precaria situación económica en que se hallaba, la impedían acordar por sí misma aquello que una resolución del Gobierno pudiera imponerla. En su vista, se dio curso a la Real Orden, cuya síntesis es la siguiente:

La Compañía del Norte entiende que el real diario percibido por una parte de su personal desde el 1º de julio de 1916, lo ha sido en concepto de transformación y adelanto a la vez, de la gratificación que hubiera de conceder en el año actual y que al fin ha concedido; por lo que al liquidarse ésta se propone detraer el importe total del anticipo. El personal sostiene que son conceptos completamente distintos el aumento del real en el sueldo y la gratificación acordada por la Compañía, y que, por tanto, no debe influir un concepto en el otro y deben ser abonados con separación e independencia. El criterio de la Compañía tiene en su favor las notas oficiosas que publicó la prensa siendo Ministro de Fomento el Sr. Gasset y en las cuales se da esa interpretación a las concesiones de la Compañía. Pero después, el propio Gobierno, por medio de su Presidente, solicitó el informe del Instituto de Reformas Sociales, que es terminante en el sentido de que no debe conexionarse la gratificación con el real; desentendiéndose el Instituto de opinar sobre la

gratificación, por considerarla discrecional de la Compañía, y afirmando resueltamente ser justo el aumento de 25 céntimos diarios en los sueldos y jornales que no excediesen de 1.500 Ptas al año, y "recomendando al Gobierno que lo convirtiera en hecho dentro de las leyes". El actual Gobierno se encuentra con que por haber llegado el momento efectivo de aplicar uno u otro criterio, no puede por menos de hacer la declaración a la que le autoriza el art. 5º de la Real Orden de 10 de agosto de 1916, y lo verifica, en consecuencia, por razón de la continuidad en las funciones del gobierno, de la equidad, de la persistencia del encarecimiento de la vida y del respeto a la opinión emitida por el Instituto de Reformas Sociales, haciendo suya esta opinión en los siguientes términos: "Que la Compañía debe proceder al pago de la gratificación del 8,5%, acordada por su Junta General de Accionistas, sin hacer reducciones por razón del aumento del real diario que viene percibiendo desde 1º de julio de 1916, el personal cuyo sueldo es inferior a 1.500 Ptas. (176)

6.4.4. ANUNCIO OFICIAL DE HUELGA EN LA COMPAÑIA NORTE, REACCIONES ANTE EL MISMO, NEGOCIACIONES Y OTRAS MEDIDAS

Había sido resuelto, pues, el problema de la gratificación del 8,5% y el aumento del real diario, a favor de los agentes. No existía ya, por tanto, la causa del malestar y de la reciente protesta. Pero la huelga de Valencia dejó secuelas que llevarán nuevamente al conflicto.

El 2 de agosto, el Sindicato del Norte, de Valladolid, hace público un manifiesto: "Los ferroviarios del Sindicato Norte (...) se ven obligados a declarar la huelga en toda la red, con objeto de evitar las múltiples persecuciones y atropellos de que vienen siendo víctimas por su empresa, que en su loco afán de perjudicar a los compañeros que más se distinguen por su amor a la Organización, no vacilan en los medios a emplear,

por indignos y reprobables que sean". Se refieren luego a la huelga del año anterior y dicen que la Compañía ascendió a todo el personal que durante la misma "se quedó prestando servicio, vulnerando así los reglamentos interiores de la Compañía". Hablan de persecuciones y de despidos, a los que dicen no respondieron por el interés general. Hacen referencia, también, a que el Gobierno pone a disposición de la Compañía al Regimiento de FF.CC. Por último, ahora, con motivo de los sucesos de Valencia, despiden a 43 compañeros. El Sindicato, en consecuencia, ha acordado que el día 10 se paralice el trabajo en toda la red. (177)

De conformidad con este acuerdo, todas las Secciones presentaron oficio de declaración de huelga para la citada fecha. (No lo hace Valencia, por considerar no procede, puesto que la huelga sigue planteada allí por culpa de la conducta de la Compañía).

La Federación Nacional de los Ferroviarios, por su parte, dio a conocer otro manifiesto el día 3: En él, después de hacer referencia al estado nacional -Juntas de Defensa, Asamblea de Parlamentarios, etc.- y a la huelga de Valencia, en la que, sin su intervención, dice, se vieron envueltos los ferroviarios, manifiestan que la Compañía del Norte quiere deshacer la Organización. Ellos, por su parte, en la defensa de su vida de clase ferroviaria organizada, irán hasta donde les conduzcan las fuertes resistencias que se hacen en su contra para aniquilarlos. "A los ferroviarios de toda la Federación les pedimos pongan atención en el pleito que nos han planteado. Una poderosa Empresa ferroviaria quiere conseguir que su personal deje de estar organizado y para alcanzar sus propósitos, le provoca primero y le lanza a la lucha después". Pero si el Sindicato Norte fuese derrotado, toda la Organización Ferroviaria se uniría a la lucha. Además, piden a los trabajadores de otros oficios pero con la misma ideología, que estén atentos. (Este manifiesto iba firmado por el Presidente de la Federación, Anguiano; y el Secretario, Cor-

doncillo). (178)

Las peticiones que ahora hacían los del Norte, eran:

- Readmisión de todos los agentes de la Compañía en Valencia.
- Pago por ésta del Impuesto de Utilidades del personal.
- Derogación de todos los ascensos concedidos por la Empresa desde la huelga del año anterior.
- Prohibición de empleo en el servicio de los soldados del Regimiento de FF.CC., "que no han de poder practicar en ninguna de las líneas de la Compañía". (179)

La nueva huelga anunciada, no tenía entre el personal, en general, ambiente favorable; ni siquiera entre los asociados del propio Sindicato. Ya el día 3, el Secretario de la Sección de Valladolid, llegado a Madrid, manifestó que si el Gobierno propusiera una solución, ellos no pedirían mucho, porque no tenían gran confianza en el personal ni en cómo responderían, por no haber tenido tiempo de prepararle para la lucha, y que si transigieran con admitir a los de Valencia, retirarían los avisos presentados (180). En la votación efectuada en Barcelona Norte, se decantaron a favor de la huelga por escasa mayoría (181). En el Depósito de León, maquinistas y fogoneros, el día 5, efectuaron votación en relación con la huelga planteada para el 10. El 70% de los concurrentes votaron en contra y el resto se abstuvo. Se pensaba continuar las votaciones en días sucesivos para que todo el personal pudiera pronunciarse al respecto (182). En este caso, el Sindicato salió al paso de la noticia, publicada en los periódicos, negando representatividad. (183)

Las otras asociaciones y sindicatos no pertenecientes a la U.G.T., hicieron pública su postura en contra de la huelga:

El Sindicato Católico, el día 5, publicó en Valladolid un manifiesto en tal sentido, dirigido al público en general y

a los ferroviarios en particular. Su razonamiento era que la huelga es como una guerra, que causa daños a las comunicaciones, al comercio, etc., y que sólo circunstancias muy extraordinarias pueden justificarla. Y preguntan, ¿concorre ésto en la huelga que La Unión Ferroviaria anuncia para el día 10? Veamos:

1º.- La huelga no es legal. No la quieren ni muchos ferroviarios de La Unión. No se han seguido los trámites debidos. Los mangoneadores socialistas, con descaro inaudito, se han presentado en los Gobiernos Civiles de Zaragoza, Valladolid, Oviedo, etc., y han dicho: "Está declarada la huelga para el día 10"

2º.- Los ferroviarios no queremos ir a la huelga como soldados sin armas. No hay una caja ni una buena dirección. La Unión Ferroviaria no la paga. Se espera a los 8 días y no más, para que no se pueda tener derecho al socorro de huelga.

3º.- Ningún interés profesional ni económico justifica la huelga del personal de la Compañía del Norte. Han sido despedidos en Valencia 43 ferroviarios. Bien, y ¿qué? ¿Por qué han sido despedidos? ¿Con justicia o sin ella?

5º.- El decoro de los ferroviarios y el honor nacional piden no aprobemos esa huelga. Que no seamos considerados los ferroviarios "como hombres de la revolución" y coaligados a los manejos de socialistas, anarquistas y revolucionarios.

El Centro Instructivo de Zaragoza publicó, asimismo, un manifiesto diciendo que la huelga era injustificada. (184)

En vísperas ya del inicio de la huelga, el Jefe del Gobierno manifestó que tenía telegramas de centros ferroviarios diciendo no se sentían representados por los delegados que estaban en Madrid y que no secundarían la huelga. (185)

Hecha la notificación oficial de declaración de huelga, el Ministro de Fomento dirigió, con fecha 3 de agosto, oficio a la Comisión Ejecutiva de la Federación Ferroviaria, indicando que el día anterior habían sido presentados en varios Gobiernos

Civiles, por empleados de la Compañía del Norte, oficios anunciando huelga para el día 10 "conforme a lo dispuesto en la ley de 17 de abril de 1909". Dado que había sido dictado el Real Decreto de 10 de agosto de 1916 y el Reglamento para su aplicación, de 23-03-1917, la notificación de huelga debería haberse ajustado a esta última normativa, si bien podría servir de excusa hallarse la misma en período de implantación aún. En su vista, invita "a esa representación obrera a que exponga las causas en que funda la notificación de huelga". (186)

La Federación contestó el mismo día 3 y sus alegaciones fueron las siguientes: Hacía 2 años largos desde que los trabajadores organizados tomaron el acuerdo de reclamar de los Gobiernos de la Nación medidas eficaces y soluciones prontas que procurasen el abaratamiento de las subsistencias, así como ocupación de los obreros sin ella. Para inducir a ello, se llegó a un paro general de 24 horas, en el País. Citan a continuación otros hechos, más bien de carácter político, y luego siguen: "Y en este ambiente de apasionamiento justificado, producido con la responsabilidad exclusiva de quienes nos gobiernan, en Valencia, el mismo día en que en Barcelona se celebraba la Asamblea de Parlamentarios, surge, sin nuestra intervención y contra nuestra voluntad, un movimiento de protesta que envuelve a la organización ferroviaria de aquella localidad y concluye por incorporarla al movimiento". Dicen después, que la Compañía aprovechó lo ocurrido para realizar un propósito "perseguido sin interrupción desde que el personal ferroviario, al amparo de las leyes del País, se constituyó en organización". Dificultó el arreglo del conflicto "por notificar al Sindicato Norte de Valencia, y por mediación del Capitán General, Sr. Tovar, su propósito de despedir del trabajo a más de 40 ferroviarios". Concluyen diciendo que contra su voluntad acuden a una lucha que en los momentos presentes se les plantea con poder irresistible por su parte para controlarla. (187)

Recibida la información sobre las causas que llevaban a los ferroviarios del Norte a la huelga, el Ministro propuso la celebración de entrevistas, para tratar el asunto directamente. En las negociaciones con el Ministro intervinieron, además de Anguiano y Cordoncillo por la Federación, los comisionados del Sindicato de Valladolid, Trifón Gómez y Eleuterio del Barrio. (188)

Parece que uno de los primeros frutos de estos contactos, fue que la Compañía publicase una nota revocando decisión anterior y dando a conocer el acuerdo tomado de conceder, como gracia especial, que los agentes que habían tomado parte en la huelga de julio y que hubieran sido readmitidos, o lo fueran en aquellos días, conservarían sus derechos de antigüedad. (189)

Como acuerdos de carácter interno, el Comité de Dirección de la Compañía, en sesión del día 6 de agosto, tomó los siguientes, que definen la postura que mantendrá:

1º.- Resistir toda mediatización que tendiera a coartar las facultades de la Compañía para nombrar y separar al personal e imponer y aplicar las correcciones disciplinarias, rechazando toda ingerencia de cualquier autoridad o funcionario público.

2º.- Aceptar los tratos que creyeran convenientes, con la representación de las asociaciones obreras.

3º.- Eliminar de las conversaciones todos los asuntos que pudieran afectar a la disciplina del servicio.

4º.- Conferir la representación de la Compañía, para la discusión, caso de que ésta se produjera, a los Sres. Ballesteros, Lapiedra y Barre. (190)

En relación con invitación hecha a los representantes del personal de que retirasen los oficios de anuncio de huelga, el día 7 celebraron una reunión en la Casa del Pueblo, como fruto de la cual publicaron una nota oficiosa en la que manifesta-

ban que la Compañía había faltado al pacto establecido y firmado con la intervención del Gobierno para solucionar la huelga de 1916, y que, asimismo, había hecho caso omiso del fallo del Instituto de Reformas Sociales. Ahora perseguía a los compañeros de Valencia. En consecuencia, acordaban mantener la huelga, pero ofrecían ampliar el plazo mientras durasen las negociaciones. (La nota la firmaban los comisionados del Sindicato de Valladolid, Trifón Gómez y Eleuterio del Barrio, y por las Secciones de Madrid, Oviedo, Zaragoza, Miranda y Valencia, Francisco Pérez, Teodomiro Menéndez, Manuel Domínguez, Liborio García y Gabino Carrión). (191)

Esta nota fue contestada por otra de la Compañía, en la que indicaba que no había firmado pacto alguno al respecto, con o sin intervención del Gobierno. En cuanto a lo referente al Instituto de Reformas Sociales, éste se había limitado a evacuar un informe pedido por el Gobierno, el cual había sido comunicado, en parte, a la Compañía; la que, oportunamente, había dado su contestación, sin recibir observación alguna por parte del Gobierno. Rechazaba las supuestas persecuciones o represalias que se le atribuían, puesto que la Compañía se había limitado a aplicar lo prescrito en sus reglamentos, lo más benévolamente posible. Y con respecto a Valencia, la Compañía había readmitido, conservándoles todos sus derechos, a muchos centenares de huelguistas, sin otra excepción que la de 32, más especialmente responsables de los sucesos acaecidos.

También el Ministro de Fomento facilitó una nota de contestación a la de los representantes de los ferroviarios: No era posible aceptar la pretensión de éstos, puesto que la ley fija un plazo para declarar la huelga y lo que pedían supondría prorrogar día a día el mismo, a merced del personal, que podría cesar súbitamente, en el momento que le conviniera. El Gobierno lamentaba no hubiera sido posible llegar a una solución del conflicto, pero tenía la tranquilidad de haber hecho todo lo posi-

ble para ello. A continuación relata los hechos: Ante el anuncio de huelga, pidió a las entidades obreras aclaración de las causas por las que planteaban la misma, y éstas lo hicieron dentro de una cierta vaguedad, pero refiriéndose a aspectos disciplinarios y económicos. Luego recabó de la Compañía la admisión del personal. Cuando la comisión ferroviaria expuso su deseo de hablar directamente con la Compañía, el Gobierno indicó que por la premura del plazo y por la coacción que ello pudiera representar, previamente debían retirar los oficios de anuncio de huelga. Transmitido a la Empresa el deseo de los ferroviarios, aquélla contestó que no tenía inconveniente en discutir, con arreglo al Real Decreto de marzo último, todas las materias contenidas en el art. 3º del mismo, "si bien la Compañía entendía que de aquél se hallaban eximidos los referentes a separaciones y correcciones reglamentarias, que son facultativas de la Compañía".

A esta nota, los representantes del personal contestaron diciendo que la interpretación que se daba al derecho de huelga, contraria a la de ellos, había motivado no se comprendiera en todo su alcance el acuerdo que habían tomado. Entendían estaban en la obligación de notificar la resolución de declaración de huelga, con 8 días de anticipación, pero no en la obligación de llevarla a efecto al transcurrir el plazo expresado. Su ofrecimiento de aplazar la fecha de la realización del movimiento, no deseado, equivalía a una retirada efectiva de los oficios de huelga, que sólo se mantenían como expresión de su derecho a declarararla. Por otra parte, la manifestación de la Compañía de que no tenía inconveniente en discutir directamente con su personal, unido a la interpretación que se daba a la Ley de Huelga, les llevaba a retirar los oficios; a cuyo fin, darían las oportunas órdenes.

Luego resultó que no fueron retirados los oficios de declaración de huelga. Parece que la razón alegada como cambio de

postura es que en la reunión que mantuvieron con el Ministro el día 8 por la noche, se aclaró que si bien la Compañía estaba dispuesta a dialogar con los representantes del personal, excluía de la discusión el asunto de los despidos de Valencia. (192)

Después de esto, el Gobierno manifestó que se abstenía de intervenir, por cuanto la facultad de disciplina que se reservaba la Compañía, era legal.

Paralelamente a las negociaciones, el Gobierno tomó las disposiciones oportunas para evitar la interrupción del servicio, las coacciones sobre los agentes que quisieran trabajar, y los actos de sabotaje.

Ya el día 3, había salido para Asturias un tren militar con 500 hombres. (193)

El día 8 volvió a imponerse a la prensa la censura previa.

Ese mismo día, a las 11 de la mañana, se celebró Consejo de Ministros; que no estaba anunciado y que, por ello, causó la natural sorpresa. Parece que salvo el Ministro de Fomento, que conocía la situación, los otros Ministros fueron avisados por teléfono poco antes de que el Consejo empezase. La referencia a los periodistas, de este Consejo, fue dada por la tarde. En ella se informó de la situación, para que cada uno asumiese su responsabilidad y la opinión juzgase. La responsabilidad sería grandísima, dijo Dato, para quienes perturbasen en aquellos momentos la vida nacional. (Parecía claro hacía responsables del conflicto a los obreros).

El día 9 no se permitió la publicación de un manifiesto de los obreros; que, no obstante, sí salió en dos periódicos de la "buen prensa", en expresión de El Socialista; que serían por

ello apercebidos. (194)

También el día 9, a última hora, reunión del Jefe de Gobierno con los Ministros de Fomento, de la Guerra y de Gobernación; los cuales se dirigieron luego a sus despachos, para dictar las oportunas disposiciones. La Gaceta del día 10 publicó una Real Orden circular, del Ministerio de la Guerra, sobre vigilancia de la vía, dependencias e instalaciones. Todo soldado con uniforme, en servicio en ferrocarriles, considerado como fuerza armada.

Dato manifestó que el Gobierno estaba preparado para hacer frente al conflicto, que según las noticias, empezaría a las 8 de la noche del día 10. Aunque la Compañía creía que con el personal adicto podría atender el servicio, porque no serían muchos los que secundasen la huelga, se habían tomado precauciones: Tenía firmados algunos decretos, que serían publicados según la situación lo exigiese. Contaba con gran número de maquinistas de la Armada y del Ejército (195); y había recibido muchos ofrecimientos de particulares.

El día 11 fue suspendido "El Socialista", que ya no volvería a salir hasta el 19 de octubre.

Por lo que se refiere a la Compañía, dos días antes de estallar la huelga, publicó una circular para sus agentes: Ante el anuncio hecho por el personal del propósito de abandonar el servicio el día 10, se previene que quien lo haga incurrirá en lo previsto en el párrafo 3º, artículo 9º, del reglamento vigente para la corrección y separación del personal, "que castiga el abandono del servicio con la destitución". (196)

En cuanto a las medidas preparadas para cubrir el servicio, Norte elaboró 4 planes distintos de servicios a realizar, según fuera mayor o menor la participación de los obreros en la

huelga.

6.4.5. EL INICIO DE LA HUELGA DEL NORTE Y LA HUELGA GENERAL

Según lo anunciado, la huelga comenzó a las 8 de la noche del 10 de agosto. (En Barcelona empezó a las 12 de la noche). Se había celebrado previamente, en una reunión del Sindicato Norte en la Casa del Pueblo la noche del día 9, una última votación: Contra el criterio del Comité Nacional de la U.G.T., se tomó el acuerdo, por un sólo voto de diferencia, de hacer la huelga.

Entre las normas dadas por el Comité de Huelga para la realización de la misma, se señalaba en relación con la circulación de los trenes, que a partir de las 8 de la noche, los de mercancías pararían en la estación en que se encontrasen, y si se hallaban circulando continuarían hasta la estación inmediata, donde cesaría el servicio, lo cual darían a conocer. (Si a los 5 minutos del aviso, no se había hecho cargo del tren otro personal, apagarían el fuego de la máquina, para que no hubiera ningún peligro). En cuanto a los trenes de viajeros, éstos continuarían la marcha.

Por lo que se refiere a las medidas del Gobierno y de la Empresa, los trenes en marcha a las 8 de la noche, llevaban, además de personal ferroviario, equipos militares. Fuerzas del Ejército y de la Guardia Civil ocuparon las estaciones, y se encargaron del mantenimiento del orden y protección del personal no huelguista, así como de la vigilancia de dependencias e instalaciones, a fin de evitar daños materiales o cualquier acto de sabotaje. (En la estación de Madrid-Norte, según La Correspondencia de España de 11-08-1917, había una Compañía del Regimiento de FF.CC.; 2 Compañías de Infantería y 1 de caballería de la Guardia Civil; y fuerzas del Cuerpo de Seguridad). No se

permitía el pase a los andenes, más que a los viajeros; y para que los periodistas pudieran hacerlo, tenían que acreditar su personalidad debidamente. Con respecto a los empleados de la Compañía, para poder entrar en las oficinas o dependencias, tenían que ir provistos de un salvoconducto del Jefe de la Fuerza. Todas las puertas y portillos de entrada a las dependencias ferroviarias, estaban vigilados.

Entre las primeras detenciones llevadas a cabo, tenemos las de 2 guardafrenos: A las 8 de la noche en Madrid, se da la salida al tren de mensajerías nº 83, con destino a Venta de Baños y pilotado por un maquinista y un fogonero adictos a la Compañía. Arranca el tren, y 1 minuto después para, al haber sido frenado por los guardafrenos. Suenan aplausos a lo lejos. Los guardafrenos son detenidos, sus puestos cubiertos con otros agentes, y el tren reemprende la marcha.

La incidencia de la huelga sobre la circulación, no fue fuerte: El día 11, de Madrid salieron 2 trenes más de los previstos (12 en vez de 10); en Barcelona el servicio se realizó conforme al plan 1, que era, de los 4 preparados, el que exigía más personal; y por la estación de Valladolid, el primer día de huelga pasaron 26 trenes. En cuanto a seguimiento del paro por el personal, tenemos los siguientes datos: En Madrid, en el depósito de máquinas, de 187 maquinistas y fogoneros, prestaron servicio 52; en los talleres del depósito, de 164 operarios, trabajaron 60; y en los talleres del recorrido, de 130 son 32 los que trabajan. En los talleres de San Andrés abandonaron todos el trabajo. En Barcelona huelga la mayoría de los maquinistas y fogoneros. En Zaragoza sigue el paro más del 60%; en Tarragona el 25%; en Lérida el 20%; y en Guipúzcoa sólo el 10%. En Irún y en Valencia, muy pocos huelguistas; y en Burgos únicamente 4 obreros faltan al trabajo. En la línea de Vinaroz a Tarragona huelgan muy pocos; en la de La Encina a Valencia y Vinaroz, nadie; y en la de Betanzos-Curtis tampoco siguen la huel-

ga. En La Coruña, el personal de talleres y de tracción acude al trabajo (197). En cambio, el presidente de la comisión de ferroviarios de Manresa, pasa comunicación diciendo que todo el personal que preside, secunda la huelga. (198)

En este ambiente de tomas de posición a favor y en contra de la huelga, el Sindicato Ferroviario Católico distribuye hojas impresas aconsejando no se siga la huelga, mientras circulan otras incitando a la huelga general. El Gobierno sabe, además, que por parte de los promotores de la huelga se hacen activas gestiones sobre el personal de las otras compañías -especialmente M.Z.A. y M.C.P.- para que secunden el paro. Se dan coacciones por parte de los huelguistas sobre los que quieren trabajar; a lo que el Gobierno responde con detenciones; y se producen actos de violencia, como el apedreamiento de un tren en el paso a nivel de La Florida -Madrid- o el ocurrido en Miranda en la noche del 11 al 12: con resultado de un muerto y del que "La Correspondencia de España" da la siguiente versión: A las 2 de la mañana, un grupo de huelguistas intenta penetrar en el depósito de máquinas; los centinelas dan la señal de alto 2 veces y a la 3ª disparan, y los huelguistas se dispersan; pero a las 4, uno de ellos pretende avalanzarse sobre un centinela y el otro centinela dispara y le mata. (199)

La información dada por el Ministro de Gobernación el día 12 sobre seguimiento de la huelga, es que no llega al 25%.

Pero la situación se complica el día 13, con el estallido de la huelga general; al unirse a los ferroviarios, los albañiles y tipógrafos, primero, y los otros oficios después.

Ante la nueva situación, Consejo de Ministros a las 11 de la mañana, dedicado, íntegramente, al orden público. Terminado el Consejo a la 1 de la tarde, el Jefe del Gobierno informa a la prensa: Se ha producido en distintos sitios huelga general,

a la que los organizadores dan carácter revolucionario; y como los hechos que se cometen, le dan también ese carácter, se han dado instrucciones a las Capitanías Generales para que se declare el "estado de guerra" en todas las provincias y se encargue del mando la Autoridad Militar. Luego, el Ministro de Gobernación, en su comunicación a los periodistas, dirá que ya nadie podrá dudar del movimiento revolucionario; pero que el Gobierno lo sabía y, por ello, estaba preparado.

Por la noche del 13, volvió a reunirse el Jefe del Gobierno con los Ministros, Director General de Seguridad y Alcalde de Madrid. Después de media noche, se informa a los periodistas que se ha dado un grave atentado en Bilbao, a 3 Kms. de la capital: Mientras sostenían una colisión 5 Miñones con un grupo de huelguistas, en el que había mujeres, otro grupo, en el que también había mujeres, levantó los raíles de la vía y al pasar el tren correo descarriló y cayó por el terraplén la máquina, el ténder y algunos vagones; con el resultado de 5 muertos y 18 heridos. Esto no es una reivindicación social, ni revolución, dijo Sánchez Guerra, "son crímenes salvajes, obra del anarquismo".

Como es conocido, esta huelga general, que sería un fracaso para los promotores, fue corta, pero violenta: Hay pedradas, tiros, enfrentamiento con los guardias; detenciones, movilización de tropas, cargas sobre los agitadores...

A las 4 de la mañana del día 14 se cierra la Casa del Pueblo y otros Centros Obreros. Se da también orden de detención de los miembros del Comité directivo de la Casa del Pueblo y de otros muchos individuos de sociedades obreras considerados agitadores.

En la Gaceta de este día sale un Real Decreto, firmado por el Rey el día 12; por el cual, con arreglo a lo prevenido

en los arts. 219 y 220 de la Ley de Reclutamiento y Reemplazos del Ejército, de 27-02-1912, el Ministro de la Guerra queda autorizado "para llamar a filas o movilizar, en su totalidad o en parte, a los individuos en 2ª situación de servicio activo y reserva activa".

El día 15 son detenidos en una casa de huéspedes de la calle Desengaño, nº 12, propiedad de un tipógrafo señalado por la policía, los miembros del Comité de Huelga, Largo Caballero, Besteiro, Saborit, Anguiano y Virginia González. Esta es llevada a la cárcel de mujeres y los otros a prisiones militares. En Barcelona es detenido el diputado Marcelino Domingo. Las detenciones son numerosísimas. Se incauta una vasta propaganda de desarrollo de la huelga y una amplísima información, con multitud de nombres. Se captura, también, armas y explosivos. Una prueba aducida por el Sr. Dato, por si todavía le quedase a alguno duda sobre el carácter revolucionario del movimiento, es que en poder de muchos de los detenidos se han encontrado paquetes de billetes de 25 ₧, nuevos y con numeración correlativa, en cantidad de 25 duros en adelante.

El día 16 se considera terminado el movimiento.

Sin embargo, por lo que a los ferroviarios se refiere, seguirá la anormalidad todavía durante bastantes días.

6.4.6. POSTURA DEL PERSONAL DE OTRAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS Y VUELTA A LA NORMALIDAD

La huelga ferroviaria fue planteada, según hemos visto, por el Sindicato de La Unión Ferroviaria de la Compañía del Norte. Pero más tarde, se anunció huelga por el personal de otras compañías. Además, al estallar la huelga general, también los ferroviarios secundaron el movimiento al margen de la legalidad.

El primer caso de anuncio de huelga del que tenemos noticia, es el del personal de Medina a Zamora y Orense a Vigo. Presentaron el oficio el 7 de agosto, para comenzar el paro el 15, y basándose en que la Compañía no había contestado a las peticiones que habían formulado el 27 de junio.

El 8 de agosto, los obreros del Ferrocarril de Triano, propiedad de la Diputación de Bilbao, comunicaron al Presidente y éste informó de ello al Gobernador, que irían a la huelga por solidaridad con los compañeros del Norte y con los metalúrgicos.

Y ya la víspera de la fecha prevista para el inicio de la huelga de los del Norte, cuando se había dado por fracasadas todas las negociaciones, presenta el oficio comunicando huelga para el día 17, la Sección Catalana, de M.Z.A. (200) Al día siguiente, la Jefatura de la Compañía en Barcelona, lo comunicará por telegrama a la Dirección de Madrid: "Anoche, después de la llegada del correo de Madrid, se empezó a observar algún movimiento en nuestro personal de la estación de Barcelona". Había llegado "un delegado del Sindicato de Madrid de La Unión Ferroviaria, para que la Sección Catalana presentase la notificación de huelga". Ya, dos horas antes, habían recibido los de Barcelona un telegrama para que se preparasen, "y, según parece, habían convocado una asamblea para anoche mismo, en previsión de algún acontecimiento imprevisto, pero el Gobernador la suspendió, pero ello no fue obstáculo para que a las 24 horas, el factor Sr. Pi, presidente dimisionario, y el secretario accidental, hicieran entrega del oficio en el Gobierno Civil". Se "declararán en huelga el 17, cumpliendo órdenes del Sindicato de Madrid, por solidaridad con los del Norte, a no ser que se concediera a los del Norte lo que piden". "Está completamente demostrado que se trata de una huelga general revolucionaria, en que lo de los ff.cc. no es más que un medio para llegar al fin". (201)

La Federación Mutualista Ferroviaria no estaba de acuerdo

con la huelga; y en la Vanguardia del día 10 publicó un comunicado firmado por la Junta de Barcelona y fechado el día 9: "El Sindicato Ferroviario de M.Z.A., abrogándose una facultad que nosotros no le concedemos, ha ordenado a sus Secciones, entre ellas a la catalana", se presente declaración de huelga por solidaridad con los del Norte. Los de la Federación Mutualista de la Sección Catalana no se sumarán "al movimiento político-revolucionario que se anuncia"; al contrario, procurarán por todos los medios legales, restarles adeptos. "Compañeros, no se diga de nosotros que desertamos frente al enemigo común, el sindicalismo rojo" (202). Luego el día 13, publicaron otro manifiesto similar, que había sido aprobado por aclamación, en sesión extraordinaria, el día 10: La huelga que se anuncia en M.Z.A. por solidaridad con Norte, es política y revolucionaria; "no es una lucha franca y noble, netamente ferroviaria". De ninguna manera pueden ni deben amparar con una actuación colectiva a los que llevados de su exaltada imaginación y aconsejados por elementos extraños al personal ferroviario, abandonaron el trabajo en Valencia. No se unirán jamás a las huestes que acaudillan Anguiano, Cordoncillo y compañía, por diversas razones, -que van numerando-, y "porque esacarmetados, sentimos aún el calor de la vergüenza por el ridículo que su actuación desgraciada nos hizo correr en 1912". (203)

También anunciaron huelga, para el día 20, los de la Compañía de M.C.P. (204) (En manifestaciones a la prensa, el Ministro había dicho que el Gobierno sabía que se estaban haciendo intensas gestiones sobre el personal de M.Z.A. y de M.C.P., pero que creía que en esta Compañía no tendrían éxito. El Ministro se equivocó). El 16 de agosto, el Director de la Compañía, Alfredo Loewy, publicó una circular para el personal, comunicando que el día 11 la Dirección había recibido una carta del Presidente del Sindicato de M.C.P. de la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles, manifestando que se había informado a las Secciones de la situación creada en la Compañía del Norte,

"para que si lo creían oportuno y estaban conformes en secundar la huelga, presentaran el día 12 los correspondientes oficios en los Gobiernos Civiles respectivos". Se añade en la circular, que la Compañía no ha recibido más notificación sobre el particular por parte del Sindicato, pero sí tienen noticias confidenciales de haberse hecho anuncio de huelga en los Gobiernos de Madrid, Salamanca y Cáceres, para el día 20. Ignora la Compañía si estos anuncios de huelga han sido hechos legalmente conforme a lo que se dispone en el art. 6º del Real Decreto de 10-08-1916 y arts. 28 y 29 del Reglamento de 06-04-1917. Si no se hubiera hecho conforme a estas disposiciones, la huelga sería ilegal y los participantes en la misma podrían incurrir en las penas señaladas en el art. 7º de la Ley de Huelgas. Se señala, por otro lado, que la Dirección no tiene noticias de que se haya hecho el anuncio de huelga en los Gobiernos Civiles de Toledo, León y Badajoz, en cuyas provincias tenía parte de la red la Compañía; por lo que el personal de la misma en estas provincias, quedaba fuera del anuncio oficial de huelga. De todos modos, ante el hecho de que la huelga está anunciada, la Compañía pide al personal desista de la misma, y que, si se llegase a producir, no la secunde. Luego advierte de las consecuencias que se derivarían para los que realizasen la huelga; entre ellas, la de cubrir en el acto los puestos abandonados por los huelguistas, ya que no se puede dejar de prestar el servicio. En los últimos días, se dice luego -la circular es de 16 de agosto-, las cosas han cambiado. El personal puede ver claro ahora "que la actual perturbación del orden público no obedece a ningún interés de clase, sino a ideas y propósitos revolucionarios". (205)

También anunciaron oficialmente huelga, el día 12, por solidaridad con los del Norte, los de la línea de Ariza, de M.Z.A. (206)

Con independencia de los planteamientos oficiales de huelga, en la prensa aparece, a partir del día 13, numerosos casos

de seguimiento del conflicto por ferroviarios. Así, el personal de los talleres de la Compañía de M.Z.A. en Barcelona; o los agentes de la Compañía de Andaluces, en la que llegó a prestar servicio personal de la Compañía del Sur, que se mantenía en el trabajo.

Hay puntos donde el conflicto presenta caracteres muy graves; como es el caso del Km. 106 de la línea de Huelva, donde habían sido colocados 32 cartuchos de dinamita, que pudieron ser retirados por personal de la Compañía; o los sucesos producidos en el trayecto Villena-Elda, donde se intentó levantar los raíles, como el caso de Bilbao, y se cortó la comunicación telegráfica. Además, en la estación de Elda, en la madrugada del día 14, al llegar el primer tren, lo recibieron a tiros y pedradas y tuvo que intervenir la Guardia Civil, que custodiaba la estación; enfrentamiento que dio como resultado la muerte de un joven. Hubo intentos de asalto de la estación para liberar a los detenidos y llegaron más fuerzas, de infantería. En Sax, la estación fue destruída y el Juzgado incendiado, con la consiguiente destrucción del registro civil y del censo electoral. El Regimiento de la Princesa, allí destacado, tuvo que hacer uso de las armas. Un total de 21 detenidos fue el balance. (Ver apéndice 157).

Hay, por otra parte, grupos de agentes, en algún caso muy numeroso, que hacen manifestaciones en contra de la huelga. Así, el escrito enviado al Director de M.Z.A., con 405 firmas de agentes de la estación de Atocha (Grande y Pequeña Velocidad y Material Móvil), indicando que están a disposición del Gobierno y de la Compañía. Otro similar, con 46 firmas, dirigido al Gobierno de la Nación y al Director de la Compañía de M.Z.A., diciendo que el personal de oficinas y del depósito de Madrid, que suscribe, por patriotismo y movido por la magnitud de la catástrofe que para la Patria supone este movimiento antisocial, se ofrece contra la huelga (207). Otro manifiesto de maquinistas y

fogoneros de esta Compañía en Zaragoza, dado a conocer por un bando del Gobernador Civil de la provincia. O el caso de empleados de la Sección de Alcázar de San Juan (también M.Z.A.), que visitan al Alcalde de aquella localidad para manifestarle que son ajenos a la declaración de huelga que, firmada por el factor Tomás Martínez, había sido presentada en el Gobierno Civil; hecho que motivó la detención de este empleado.

Otro aspecto a considerar, es el de la retirada de los oficios de anuncio de huelgas antes de que éstas lleguen a producirse: El 17, el Comité del Sindicato de M.Z.A., envía circular a las Secciones, indicando estiman procedente sean retirados los oficios de notificación de huelga para el día 20. De acuerdo con esto, la Sección de Madrid de M.Z.A., además de retirar el oficio, pasó nota a la prensa para conocimiento de los ferroviarios. Se informaba, también, que tenían el propósito de convocar un congreso extraordinario para depurar responsabilidades, y que se proponían, asimismo, que en dicho congreso se acordase pedir uno nacional, en que se depurasen las actuaciones de la Federación. El día 18, la Junta Directiva de la Sección de Madrid de la Compañía de M.C.P. y Oeste de España, entregó oficio al Gobernador, por el que se dejaba sin efecto el del día 14 (208), en vista de las críticas circunstancias y para que no se interpretase su huelga como "continuación del actual movimiento político". En suma, el día 18 ya pudo anunciar el Ministro de Fomento que habían sido retirados los oficios de las Secciones de Madrid y Villa del Prado, de las 4 líneas de Salamanca y de M.C.P.; por lo que sólo faltaba retirar el de Valladolid a Ariza, que creía se haría al día siguiente; y el de la Red Catalana, que esperaba, también, fuese retirado ese mismo día o al siguiente (209). Según noticias de prensa, el día 19 fueron retirados los oficios de la Sección de Zaragoza de M.Z.A. y de Casetas-Calatayud.

En cuanto a los trabajadores que habían seguido la huel-

ga, en Norte o en otras compañías, fueron reincorporándose al servicio. Pero hay que hacer constar que la liquidación del conflicto no fue precisamente fácil ni rápida.

Por un lado, la Compañía del Norte no se prestó a la readmisión, y no admitió, por supuesto, a todos. Y como, además, entre el personal existía el temor de la pérdida de derechos adquiridos, la Compañía se vio en la necesidad de dar una nota informativa. En ella se dice, para desavanece malas interpretaciones, que "la firma de la petición de reingreso del personal que abandonó el servicio, es absolutamente necesaria para el buen orden y no prejuzga nada acerca de la conservación de los derechos de aquellos agentes que puedan ser readmitidos; pero siendo, como es natural, rechazadas las peticiones de reingreso de todos los ex-agentes cuya permanencia en la Compañía sería, a juicio de la misma, incompatible con el buen servicio y mantenimiento de la disciplina, indispensable para asegurarlo". También desea hacer saber que "debiéndose proceder a la provisión de las vacantes existentes, no podrán ser readmitidos aquellos ex-agentes cuyos puestos estén ya cubiertos en la fecha de la presentación de la petición de reingreso (210). Debe notarse que esta comunicación, si bien en principio podía dar cierta tranquilidad a muchos agentes, para otros venía a ser un preaviso de separación de la Compañía.

Sea por esta postura de la Compañía, o sea también porque algunos elementos dirigentes del movimiento conservaban todavía el espíritu de lucha; es el caso que la vuelta al trabajo fue paulatina y en cierto modo lenta; que se siguió haciendo propaganda de huelga y que continuó habiendo detenciones. (Tal es el caso de Zaragoza, donde el día 22 hubo detenciones. A uno de los detenidos, a García Núñez, se le encontraron documentos según los cuales actuaba como presidente accidental de aquella Sección; otros tenían en su poder circular del Comité del Sindicato de Valladolid "dándoles instrucciones para continuar la -

huelga"). (211)

De todos modos, en Valladolid, importantísimo núcleo ferroviario de la Compañía del Norte y punto donde residía la Dirección del Sindicato del Norte de la Federación Nacional de Ferroviarios, el día 16 se presentó al Capitán General una comisión de ferroviarios, con una relación de 600 de éstos que deseaban volver al trabajo y con el ruego de que intercediera cerca de la Compañía para que fuesen readmitidos. El Capitán General les prometió haría las oportunas gestiones cerca del Director de los Talleres; de donde podemos deducir que estos 600 trabajadores pertenecían en su mayoría, si no en su totalidad, a los talleres. (212)

A partir del día 18, la prensa trae muchas noticias sobre reincorporación al trabajo de los ferroviarios: Así, los de la línea de Orense a Vigo vuelven ese día al servicio, con la condición de que no haya represalias. En Valencia, el día 18, en que terminaba el plazo para presentarse, sólo dejaron de hacerlo 9 empleados de oficina y 12 de tracción. En la Compañía de Andaluces se consideró extinguida la huelga el día 18, con la reincorporación en esa fecha de los huelguistas que aún quedaban en Sevilla. En Barcelona, los agentes de M.Z.A. que habían ido a la huelga antes del plazo legal, también se incorporaron. El personal de talleres de Málaga volvió al trabajo el día 20.

Los tres núcleos en que duró más la anormalidad, fueron Valladolid, Zaragoza y Barcelona: De Valladolid, la prensa informa el día 22, que van entrando al trabajo los ferroviarios, únicos obreros que aún quedaban en huelga. Ese día, dice, han entrado 47 del Taller Principal, 5 de Material Fijo, 3 de Vía y Obras y 5 de Explotación. El día 23, se presentan unos 60; y algunos huelguistas reciben comunicación de despido. El 25, entran al trabajo 49 huelguistas, y hay 2 detenciones y las fuerzas de caballería siguen patrullando. Del día 27 se dice que han

entrado a trabajar más de 200, pero que "aún falta un buen número de obreros de talleres". Las noticias que da la prensa sobre Zaragoza, es que el día 22 sólo huelgan los ferroviarios del Norte y que se han producido las detenciones a que hemos hecho referencia anteriormente. El día 23, son detenidos otros 4 ferroviarios, por hacer propaganda para que siguiera la huelga. El día 26, la información sobre la huelga de Norte, es que sigue igual. Por lo que se refiere a Barcelona, el día 22 se abrieron los talleres de Norte, pero no se presentaron los obreros; y se indica que se tendrán abiertos los mismos hasta la media noche por si decidiesen volver, pues de no hacerlo, serían sustituidos con los obreros que se presentasen. El día 24 se dice que la huelga sigue igual, y que han sido detenidos en San Andrés -lugar donde estaban ubicados los talleres- 6 huelguistas. Finalmente, el día 27 se dice que se han abierto los talleres y que han entrado algunos obreros antiguos y muchos esquirols; así como que los talleres son muy vigilados.

6.4.7. ALGUNAS PARTICULARIDADES DE LA HUELGA EN M.Z.A.

Las Secciones del Sindicato de M.Z.A. de la Federación Nacional de Ferroviarios, habían presentado oficios de notificación de huelga, según los cuales la misma comenzaría a las 12 de la noche del 17 de agosto.

El día 14, cuando ya había estallado la huelga general, el Director se dirigió a los agentes, para "quitarles la venda" y que no fueran a la huelga. Al final de la comunicación habla de aplicación de sanciones en los casos que pudieran darse de ilegalidad.

Ese mismo día y en previsión de que pudiera llegar a producirse la huelga, el Jefe de Movimiento de la Compañía escribe carta "confidencial" a los Inspectores de Sección, confirmando

telegrama cifrado de igual fecha, recomendando, para caso de abandono de servicio sin aviso previo, la permanencia en estaciones importantes, de personal adicto que pudiera hacerse cargo del servicio. A este personal había que asegurarle alimentos y descanso y debía recabarse de las autoridades la debida protección del mismo. A los agentes que prestasen servicio se les recompensaría con gastos de viaje extraordinarios y gratificaciones especiales. Por lo que se refería a los mozos de faena, se podía tomar los que fueran necesarios y que ofreciesen alguna garantía. (213)

Como continuación de esta carta, se envía otra al día siguiente, detallando abonos extraordinarios a realizar:

1º.- Antes de la huelga: Los agentes que queden a disposición de la Compañía, fuera de su servicio regular, en horas de descanso, percibirán al día doble sueldo o jornal, y, además, 2 ₧ para manutención.

2º.- Si llega a producirse la huelga: El personal adicto cobrará doble sueldo y dobles gastos de viaje, más 2 ₧ para gastos de manutención, sin perjuicio de gratificaciones especiales. (214)

El día 16, nueva carta del Director de la Compañía al personal, mostrando su satisfacción por la actitud firme y enérgica del personal de todos los servicios "que en la Sección de Almansa a Alicante ha logrado prevenir, a costa de indudables riesgos y no escasas fatigas, accidentes luctuosos, que, como el de Bilbao, son y serán siempre un baldón de oprobio". Se felicita por la patriótica y humanitaria conducta observada por estos trabajadores. (215)

Hemos visto la falta de ambiente favorable a la huelga, a la que eran contrarios muchos agentes. Cuando se acerca el momento de cumplimiento del plazo legal, por parte del personal se hacen gestiones para evitar el desarrollo de la huelga. Lo

vemos a través de las siguientes cartas:

El día 17, el Subdirector de la Red Catalana, Sr. Cardenal, escribe al Director informando que se le ha presentado un Revisor, el Sr. Bober, sin representación especial alguna pero creyendo expresar el deseo de bastantes compañeros. Creía habría posibilidad de que abortase el movimiento si la Compañía admitía a los empleados suspensos de empleo y sueldo y procuraba fuesen puestos en libertad los agentes detenidos por la Autoridad. Cardenal le había contestado que la Compañía no podía admitir condiciones y que no podía hacerse cómplice de la libertad de los detenidos, siendo, como era, "un gravísimo movimiento revolucionario". Al poco, se le presentó una comisión de 6 agentes (2 de La Unión Ferroviaria, 2 de la Mutualista y 2 que no pertenecían a ninguna de dichas Asociaciones). Pedían lo mismo y les había contestado en el mismo sentido negativo.

El Director le contesta al día siguiente, a esta carta y a otra que ha enviado con la información que se le había pedido sobre las gratificaciones. Le comunica que había recibido por la mañana la visita de una comisión de la Sección de Madrid de La Unión Ferroviaria para participarle habían entregado la comunicación retirando el oficio de anuncio de huelga. Le habían informado, también, que habían obtenido del Gobierno dejara en libertad a los detenidos, y pedían que la Compañía no los despidiera ni lo considerara como falta. A esto no les había dado contestación afirmativa y les indicó debían pedirlo individualmente. (216)

La huelga no llegó a producirse, como sabemos, pero la jefatura de la Compañía vivió la incertidumbre de que, a pesar del ambiente contrario a la huelga, ésta pudiera llegar a darse. Por eso, en carta particular de un Administrador de Barcelona, de fecha 18 de agosto, podemos leer: "Son las 5 de la tarde y creo podemos cantar a pleno pulmón ¡aleluya!". Antes de esto,

un telegrama de Barcelona a Madrid, puesto a las 10 de la mañana, decía que los trenes circulaban conducidos con personal de la Compañía, sin incidentes hasta el momento.

Pero veamos por otras dos cartas, algo de la situación en la noche del 17 al 18: La 1ª es una carta particular del Jefe de Explotación de Barcelona, a Maristany, Director de la Compañía. Le dice que el día 16 Estevill (217) fue a Capitanía para recabar autorización para uso de armas y aprovechando esto se había entrevistado con el General Marina. Los huelguistas podrían recibir auxilio exterior. Luego le informa que un grupo de maquinistas de Pueblo Nuevo no se sentía con ánimo para prestar servicio, por miedo a su seguridad personal. En tal situación, Estevill actuó de la siguiente forma -según nota facilitada por el propio interesado-: A las 11 y 1/4 de la noche del día 17, al regresar de Capitanía, se enteró por su hermano Juan, perteneciente al Depósito, que los maquinistas y fogoneros habían abandonado el trabajo. Entonces, Estevill se entrevistó con ellos, unos 35 ó 40, y después de mucho discutir, les convenció para que depusieran su actitud. A la 1 y 1/4, se lo comunicó el Jefe de Explotación. (218)

La otra carta, de fecha 18 de agosto, es del Inspector del Servicio Eléctrico de la Red Catalana: "Querido Alfonso: Por fin ha terminado esta pesadilla horrorosa de 8 días de tensión constante, sin dormir, comiendo mal, convenciendo a uno, predicando a otros..." "Ayer noche fue de emociones: A las 9, los maquinistas se nos marchaban, y empezaba otra vez el cabildeo (...) pero otra vez se impuso la corazonada, y se fue Vargas al depósito y con una habilidad y una energía que nunca se podrá alabar bastante, les convenció uno a uno, tocando todos los resortes, y a la 1 de la madrugada tenía a casi todas las parejas dispuestas al servicio..." "Pero a la mayoría les comía el miedo y esta mañana hemos tenido que acompañarles en las máquinas, en los primeros trenes, para darles ánimo, y luego todo

ha salido como una seda." (219)

Vemos en estas dos cartas, que la nota dominante es el miedo entre el personal; y que a pesar del ambiente contrario a la huelga, estuvo a punto de estallar.

Por eso, luego la más alta dirección de la Empresa reconoció y agradeció la actuación acertada de quienes de forma más notable habían contribuido a que no llegase a producirse la huelga. Tenemos así, en primer lugar, la carta dirigida el día 20 de agosto al Subdirector de la Compañía en Barcelona, manifestándole la satisfacción con que el Consejo de Administración y la Dirección de la Compañía habían visto su acertada actuación con motivo de la huelga planteada por una parte del personal de aquella Red. Hay otras cartas a personas concretas, como la dirigida el día 23 a D. Federico Vargas, agradeciéndole su labor de convencimiento entre el personal a sus órdenes.

Por lo que se refiere al personal en general, el día 22 el Director de la Compañía le dirigió un manifiesto haciendo patente su satisfacción y dando las gracias, porque los empleados de la Compañía, "salvo contadas excepciones" habían permanecido en sus puestos.

Pasando al apartado de premios y castigos, hemos de hacer notar que enseguida actuó la Compañía, de modo que tenemos constancia de una carta de fecha 21 de agosto dirigida al Subdirector de la Red Catalana, en relación con el abono de pluses con motivo de la huelga, al personal adicto de Movimiento y de Vía y Obras, e indicando que no conviene dar trato diferente al personal de Material y Tracción. Las instrucciones dadas en esta carta, están en línea con lo previsto en la carta "confidencial" del día 14, a que hemos hecho referencia anteriormente.

Pero, además de estos abonos de carácter general para el

personal fiel a la Compañía, están los premios o gratificaciones establecidos para casos especiales y concretos, algunos de los cuales conocemos por una serie de relaciones enviadas por el Subdirector, Sr. Cordech, al Director, con una carta de - 28-08-1917. Estas relaciones son:

- 5 relativas a los sucesos de Alicante, para recompensar a personal de los Servicios de Movimiento, Vía y Obras, Material y Tracción, Intervención y Contabilidad General; de Ptas 10.599, 3.081, 2.736, 949 y 217, respectivamente.

- La relación nº 6, se refería a los agentes que quitaron los 32 cartuchos de dinamita colocados en el tramo metálico del Km. 106 de la línea de Huelva.

- La relación nº 7 correspondía al Depósito de Zaragoza, "donde entraron las turbas el día 13, haciendo cesar, ante sus violentas amenazas, el trabajo de dicha dependencia". 11 de aquellos agentes permanecieron en el depósito, sin dejar un sólo día de trabajar; 14 agentes volvieron al trabajo el día 14, y 6 lo hicieron el día 15. A partir del 16, pudo considerarse normalizada la situación. Las gratificaciones propuestas para estos agentes, eran: Los 11 que permanecieron en su puesto, debería situárseles en el tipo "b" y por tanto darles premio de 15 días; para los que volvieron el 14, 10 días; y para los que se reincorporaron el 15, 5 días.

- La relación nº 8 se refería a la pareja (maquinista y fogonero) que entre Córdoba y Sevilla fue agredida, y se proponía una gratificación de 100 Ptas, a repartir por partes iguales.

- La nº 9 afectaba al personal del depósito de Gerona que permaneció en sus puestos mientras abandonaban el suyo casi todos los del depósito. Eran 1 maquinista, 4 fogoneros y 1 ayudante ajustador y otros 3 más. Se proponía fueran incluidos en el grupo "a" y, en consecuencia, darles 20 jornales. (Más adelante, se dio de este depósito otra relación que comprendía 18 maquinistas, 19 fogoneros y 42 obreros y agentes diversos; lista que no casaba, según indicaba Coderch al Director (220) con las referencias recibidas de Gerona los días de la huelga, en que

se decía habían abandonado el servicio la mayor parte. Posteriormente se aclaró que las diferencias se debían a que se trataba de personal que estaba en la línea).

- En la relación nº 10 se incluía personal del Economato de Barcelona "que durante 5 días y 5 noches prestó servicio continuo sin interrupción". La propuesta que se hacía era de 12 jornales suplementarios. (221)

Faltan relaciones, como las correspondientes al personal de Movimiento y de Material y Tracción que permaneció en sus puestos de trabajo en la estación de Zaragoza cuando la misma fue invadida "por las turbas".

Debieron ser bastantes los agentes recompensados. Pero es más: El Subdirector Sr. Coderch pensaba que los desembolsos a efectuar habían de ser de tal magnitud, que debería ser el Consejo quien lo autorizase. Así lo dice en carta de 3 de septiembre al Director: "A mi entender (...) los acontecimientos de la 2ª decena de agosto, pusieron de relieve la cordura y la adhesión de la gran mayoría del personal de M.Z.A., mereciendo gratitud". Si estos sentimientos han de traducirse en forma más material, al Consejo y sólo al Consejo toca decidirlo, por la magnitud que alcanzaría el desembolso. En cambio, dentro de esta generalidad, ha habido casos excepcionales, como en Alicante, Zaragoza, Gerona, Huelva. (Aquí gran valor personal para afrontar riesgo recogida cartuchos de dinamita).

Por lo que se refiere a despidos, en carta dirigida al Subdirector de la Red Catalana el 18 de agosto, se dice hay que pensar qué han de hacer con la readmisión de los huelguistas: "En la Red Antigua no es probable que se ofrezca el caso, porque se van retirando los oficios de huelga y tenemos la impresión de que no llegará a plantearse. Tuvimos sólo el caso de Zaragoza; en donde, en realidad, los huelguistas de fuera se llevaron a los de la estación, y casi todos volvieron". En la Red

Catalana, podría servir de base: Personal de Vía y Obras, que Beamonte designe entre los que se hayan declarado en huelga, los que deben ser considerados como cabecillas y más revolucionarios. Actuación similar para Movimiento y Tracción. Luego se añade: "... a mí se me ocurre, en este grupo, Pi en Movimiento y Riera en Tracción, que son los que más he oído sonar". Es preciso que el personal vea no se va impunemente a la huelga, sólo perdiendo los jornales. (222)

Tras los despidos, vinieron luego las recomendaciones a favor de despedidos y las peticiones de clemencia incluso por parte de los propios separados. Conocemos algunos casos:

Uno de ellos es de la estación de Tarragona: El 19 de agosto, el Jefe de aquella estación manda telegrama, a las 18,15, al Jefe de Explotación de Barcelona, diciéndole que le ha llamado el General Gobernador manifestándole se le han presentado los agentes en huelga, suplicándole "muy sumisos, arrepentidos y llorosos" para que interceda y sean nuevamente admitidos en la Compañía, y que el Gobernador espera contestación. Esta se da con otro telegrama de la misma fecha, a las 21,45, diciéndole al Jefe de Estación que puede readmitirles provisionalmente y que los interesados deben hacer la petición por escrito. Luego, el día 23, el General Carlos Palanca, de Tarragona -entendemos es el mismo General Gobernador a que acabamos de referirnos- escribe a Maristany, que da la contestación a través de carta, del 3 de septiembre, del Subdirector de la Red Catalana. Con esta carta se adjunta el aviso nº 83, de 14-08-1917, del Jefe de Explotación de la Red Catalana, por el que se decía, para conocimiento del personal, que "dada la actitud tomada por una parte del personal de la Compañía en esta Red abandonando el servicio antes de la fecha anunciada a las autoridades para empezar la huelga, quedan desde luego suspensos de empleo y sueldo todos los agentes de cualquier clase y categoría que sean, que se hallen en el caso indicado, a partir del momento

en que hayan dejado el trabajo"; y se le indica al General la imposibilidad de readmitir a sus patrocinados, pues implicaría readmisión de todos los demás o una "indefendible injusticia". Se añade que "fue criterio cerrado de la Compañía, desde que se inició la huelga y más cerrado aún desde que se fue anticipando ésta, fuera completamente de la legalidad, no comprometer su libertad de acción a ningún precio y no volver a admitir al trabajo a aquellos agentes que más se habían señalado desde la huelga del año 1912 como propagandistas y mantenedores del espíritu de insubordinación entre el personal; entre los cuales se encuentran los dos despedidos en esa estación" con agravante para el alistador del Recorrido P. Masseu. El día 5 vuelve a escribir el General aclarando e insistiendo en el arrepentimiento, etc., pero se le contesta nuevamente en sentido negativo, el día 7. (223)

Por carta de 3 de septiembre, contesta Maristany carta de 25 de agosto de Raimundo Abadal, en relación con una comisión de ferroviarios que estuvo a verle para pedir intercediera en su favor cerca de la Compañía. Le explica el criterio seguido por la Compañía, que es el que hemos visto en el caso anterior.

Otra carta de Maristany, de esta misma fecha, va dirigida a Hermenegildo Giner de los Ríos, contestando a la del 30 de agosto de éste. Le causa verdadero disgusto no poder complacerle, a pesar de su buena amistad "con que tanto me honro". Le explica las razones: No puede complacerle en la readmisión del ordenanza Ortique, porque ha sido uno de los que más se han distinguido en propagar y secundar los procedimientos de resistencia contra la Compañía, "por lo cual estaba señalado como peligroso dentro de la misma"; a pesar de lo cual, había venido tolerándose su continuidad en el servicio. Este agente no ha modificado su conducta y se declaró en huelga, con los agravantes de anticiparse al plazo señalado y fuera, por tanto, de la legalidad; y desempeñar un cargo no precisamente ferroviario sino

de confianza, "como es el de ordenanza, habiendo sido él el único huelguista de su clase". "La Compañía no se ha guiado al decretar los despidos por huelga, por la forma especial en que durante la pasada huelga hayan actuado, sino por su actuación durante los 5 años transcurridos desde que se fraguó la huelga del año 1912, limitando su rigor a los más significados propagandistas, entre los que siempre se ha distinguido, como ya he dicho, el Sr. Ortique". Prueba palpable de que la Compañía no ha extremado su rigor ni mucho menos "es que no han llegado a 30 los despedidos, entre los 5.500 agentes con que cuenta la Red Catalana, de los que holgaron más del 50%".

Fracasadas, como hemos visto, las mediaciones de terceros, los propios interesados se dirigieron a la Compañía. Así, con fecha 12 de octubre escriben al "Excm^o Sr. D. Eduardo Maristany", los 6 agentes despedidos Eulogio Orti, Manuel Ortique, Antonio Quílez, Ricardo Polo, García y Juan Asensio. Escriben esta carta pidiendo clemencia, aprovechando la fiesta onomástica del Director. Es una carta de adulación, en la que incluso han cuidado el detalle de la presentación, de modo que está escrita con una letra perfecta, de pendolista, que no es ninguno de los interesados, y en la que se tiene el cuidado de no omitir el tratamiento de excelentísimo señor. Solicitan "el perdón de las faltas que pudiésemos haber cometido, más por candidez e irreflexión que por mala fe y con el más firme y decidido propósito de la enmienda".

Hay todavía otra carta de Ortique, a Maristany, individual, con fecha del día siguiente; en este caso escrita por el propio interesado. Le felicita también y le pide en nombre de su desgraciada esposa y 4 hijos, un indulto de su castigo de ser separado de la Compañía por la huelga. Ha servido a la Empresa, con honra, más de 22 años "2 meses que estoy casi pidiendo limosna, para que mi esposa e hijos puedan comer pan". Se halla sin oficio y tiene 57 años y no ha encontrado trabajo hasta la

fecha. "D. Eduardo, me impuso Vd. un castigo muy duro al separarme de la Compañía ¿Cree que no lo he pagado ya?. Le jura por lo más sagrado, que jamás olvidará el acto de que le readmita. Le ruega "por el cariño que siente hacia su amantísima esposa y toda su familia..." (224)

Otro aspecto a considerar es el de las relaciones entre los agentes, después del conflicto: A finales de agosto, un médico de Gerona, Sr. Coll Turbán, escribe al Subdirector de la Compañía Sr. Coderch, diciéndole que su hermano, fogonero, fue el primero que se presentó a prestar servicio y que lo hizo durante toda la semana de la huelga; y pide que lo tengan en cuenta al menos para que los maquinistas a cuyas órdenes tendrá que trabajar, no le atropellen. El Subdirector trasladó esta carta al Director, sugiriendo que, aparte de que se pongan los medios para que este obrero no sufra atropellos por parte de los compañeros, "convendría recompensar su adhesión, al igual que la de los contados agentes que permanecieron allí en sus puestos, de un modo análogo a lo que tienen pensado para los agentes del Depósito de Villanueva".

6.4.8. DIVERSAS TOMAS DE POSICION EN RELACION CON LOS CONFLICTOS FERROVIARIOS

El desarrollo de estos conflictos produjo distintas reacciones, desde ángulos diversos:

Por lo que se refiere a los ferroviarios, se produjo el repudio, públicamente manifestado por algunos grupos, de la huelga revolucionaria y antipatriótica, según su propia expresión, y no de defensa de los intereses de clase.

En el ámbito de relaciones entre compañeros, se dan distintas iniciativas en favor de la readmisión de los despedidos

de Valencia (225); y de la libertad de los 32 detenidos en aquella ciudad (226) . Pero se dio también la postura contraria: Entre el personal de la Compañía del Norte circulaba una hoja que firmaban individualmente y enviaban al Director de la misma, en la que se protestaba contra la sola idea de que pudieran ser admitidos al trabajo los iniciadores y principales propagandistas del movimiento pasado; pues estimaban que se rebajaría su dignidad si se veían en la obligación de seguir mezclados con los agentes que más o menos directamente habían dado lugar a que fueran asesinados dignos compañeros suyos. (227)

El Círculo Instructivo Ferroviario del Sindicato del Norte en Valencia, cursó al Gobernador enérgica protesta por los sucesos de Bilbao y otros puntos, y pidiendo ejemplar castigo, más que para los brazos inconscientes que los habían realizado, para los que los habían premeditado; pues era doloroso que sufriera el peso de la ley el brazo material y no el moral. (228)

En cuanto a las víctimas del atentado de Bilbao, por los ferroviarios no huelguistas se preparó un comunicado diciendo que no permitirían que volvieran a sus puestos de trabajo los presuntos autores del mismo. Por otro lado, se abrió una suscripción a favor de las familias de las víctimas, la cual parece tuvo una gran respuesta. (229)

La Asociación General de Empleados y Obreros de los FF.CC de España hizo público un comunicado indicando que los tres ferroviarios que perecieron en el atentado, el Inspector Gárate, el maquinista Solana y el fogonero Lamolla, eran socios de dicha Entidad y que al último, que dejaba viuda y 4 hijos, no le correspondía pensión, por no tener suficiente antigüedad; por lo que se abría una suscripción para compensar esta falta. Manifestaba, además, que serían colocadas las fotografías de los tres fallecidos en el domicilio social de esta Asociación.

La Compañía del Norte, a la que los 3 pertenecían, destinó la suma de 155.000 Ptas para adquirir valores cuya renta, unida a las pensiones reglamentarias, constituyese una renta total para cada familia, igual al sueldo íntegro que cada uno de los fallecidos venía disfrutando; con la circunstancia de que además del usufructo, los hijos, una vez fallecidas las viudas y llegados a la mayoría de edad los hijos menores, podrían disponer libremente de estos títulos. Además, la Compañía otorgó las 4 mensualidades que en concepto de socorro fijaban los reglamentos, pagó los gastos de entierro y contribuyó con cantidades importantes a todas las suscripciones abiertas a favor de los familiares. (230)

La huelga supuso, también, una vez más, el tratar de que se potenciara el Regimiento de FF.CC. A esto apunta el Comité de Huelgas, que en sesión celebrada el 18 de agosto, dice: "La organización que se dio en 1912 al Regimiento de FF.CC. ampliando considerablemente el efectivo del Batallón de este nombre que entonces existía y procurando destinar a dicho Cuerpo el mayor número posible de ferroviarios de cada reemplazo, así como las facilidades voluntariamente dadas por la propia iniciativa de las Compañías (...) han permitido durante la huelga que en la red de los Caminos de Hierro del Norte estalló el día 10 de este mes" que la cooperación de éstos fuera eficaz y valiosísima. Luego dicen que al anunciarse la huelga de las demás redes, en algunas de las cuales, como en el caso de la de Andaluces "ha estallado el conflicto sin previo aviso", hubo que reconocer la imposibilidad de contener el movimiento con la fuerza actual del Regimiento de FF.CC. Por ello, el Comité cree su deber hacer consideraciones al Gobierno para estudiar medidas de previsión frente a conflictos parecidos que puedan surgir y se amplíe la fuerza militar destinada al referido objetivo. (231)

Otras voces apuntan a que no se permita la huelga en ferrocarriles. Por ejemplo, "El Economista" de 01-09-1917, en un

artículo que titula "Después de la huelga. La disciplina en los ff.cc.", aboga porque el Poder apoye a las compañías, y habla de que "tan importantes intereses no pueden estar sometidos al arbitrio y a las exigencias de los obreros o de quienes los manejan y dirigen". La huelga del Norte, base de la fracasada general revolucionaria, es una ejemplo, dice, de grandes enseñanzas que la Compañía y el Gobierno tienen el deber de recoger. Esta misma revista, en otro número posterior, pide que se declare, por ley, funcionarios a todos los agentes de las compañías de ff.cc.; que se declare ilegal toda huelga ferroviaria; que se impongan sanciones severas por infracción de las obligaciones; y que se llegue incluso al régimen de disciplina militar y al rigor de los procedimientos procesales del Código de Justicia Militar.

La revista "Madrid Científico" dice por su parte, después de señalar que no ha sido huelga sino alargada, revuelta, motín, sedición, "La huelga se tomó meramente como tapadera y como punto del abortado movimiento sedicioso". Los jefes del movimiento sabían que las huelgas ferroviarias "casi faltalmente han de degenerar en revolucionarias, y por eso escogieron el vado ferroviario para pasar el río". Más adelante, dicen: "Las corrientes de benevolencia a que antes aludimos, se nos antojan inoportunas, deletéreas y, sobre todo, injustas". Y se preguntan si se va a otorgar el mismo trato al tranviario que aguantó las pedradas y los tiros de las hordas que al que desertó de su puesto. "¿Es que vamos a colocar en el mismo plano a los ferroviarios adictos y leales a la causa del orden, que a los vándalos que despeñaron el tren en Bilbao?". Gobierno y Empresa deben aunar sus esfuerzos para extirpar de nuestros servicios ferroviarios el cáncer del sindicalismo. Todos los cabecillas y agitadores conocidos deben ser barridos de las listas del personal. "Hay que dejarse de ungüentos e ir directamente a las amputaciones". Con las amnistías, los ferroviarios "fieles" sufren quebranto al ver tratados por igual tirios y troyanos.

En cuanto a las consecuencias económicas de la huelga para la Compañía del Norte, he aquí un dato: El producto bruto de la explotación, de los días 11 al 20 de agosto; esto es, dentro del período de huelga, sufrieron una disminución de 2.328.894 Rs. (232)

6.4.9. ESTADO DEL SERVICIO EN LA COMPAÑÍA DEL NORTE DESPUES DE LA HUELGA

Ante las constantes quejas y reclamaciones del Comercio y, en general, de remitentes y consignatarios de mercancías, por el trastorno en el tráfico ferroviario, la Cámara Oficial de Comercio de Madrid comisionó al Vocal de la misma Sr. Laffitte para estudiar sobre el terreno, con toda clase de facilidades por parte del Ministro de Fomento, las causas de la perturbación.

A tal fin, durante los días 17 de octubre a 1 de noviembre de 1917, viajó por varias líneas de la red ferroviaria, para conocer la situación real. Luego elaboró un informe, que fue ampliamente discutido en las sesiones de la Cámara los días 30 de noviembre y 3 y 6 de diciembre. Se trataba de un extenso informe, que fue oportunamente editado, constituyendo un librito de 95 páginas, (233) y enviado al Ministro de Fomento, y del que extractamos los puntos que consideramos más interesantes:

Comienza indicando que es idea muy generalizada que la actual perturbación en los servicios ferroviarios se debe principalmente a la supresión del cabotaje, a la escasez del material y a las huelgas de los ferroviarios; y que no se ha visto "que la causa casi única de la anormalidad, no actual sino muy antigua, nace de la imprevisión, la impericia y el desconocimiento del problema ferroviario por parte de los elementos directivos de las empresas, juntamente con una inexcusable serie de complacencias por parte de aquéllos que, en nombre y repre-

sentación del Estado, están obligados a impedir todo desorden, castigando severamente los abusos de las compañías".

El estado constante y progresivo de perturbación de los servicios ferroviarios no alcanza, felizmente, a todas las líneas españolas. En casi todas las compañías, "sus elementos directivos supieron poner rápido remedio, volviendo a la normalidad todos los servicios, y solamente en los Caminos de Hierro del Norte se mantiene el desorden, que crece de día en día, amenazando en convertirse en un mal crónico e incorregible".

No hay razón fundada para que mientras M.Z.A. "realiza todos sus servicios con relativa regularidad, no pueda hacerlo igualmente la de los Caminos del Norte". Norte tiene 3.698 Kms. de red; de ellos 100 de vía estrecha, con 441 estaciones y apeaderos; y M.Z.A., incluyendo la Red Catalana, 3.675 Kms., con 413 estaciones y apeaderos. Los estados de personal de ambas Compañías atribuyen 30.983 empleados, agentes y funcionarios al Norte; y sólo 24.172 a M.Z.A. La explotación de ambas Compañías durante 1916, acusa: 16.491.363 viajeros transportados por líneas del Norte y 16.892.550 por las de M.Z.A.; 9.505.505 toneladas de mercancías a pequeña velocidad por Norte, y 9.466.219 por M.Z.A. O sea, que con red casi igual y personal 20% menos, M.Z.A. ha transportado 401.187 viajeros más que Norte y sólo 39.286 toneladas menos que aquélla.

Siendo los servicios de las líneas explotadas por Norte "los únicos que después de algunos años se mantienen en un estado de completa anarquía, a ellos se ha concretado la inspección ocular realizada"; y, dentro de esto, casi se ha limitado a Madrid-Venta de Baños, vía Segovia; y a las líneas del N.O., Palencia-La Coruña y León-Gijón.

Luego, va detallando, día a día, su actuación y lo que pasa en cada estación: Vagones retenidos, mercancías en los an-

denes, retrasos, desorden, mal estado del material... En Oviedo, por ejemplo, visita la Asociación de Mineros Asturianos "La Patronal", y su Secretario, Manuel Rico Avello, le dice, entre otras cosas, que todo el problema hullero se reducía a un problema de transporte, que la situación de los servicios de transporte del Norte "era detestable", por falta de organización y de moralidad. Los mineros se quejan "de la existencia de privilegios": unos disponen de cuantos vagones piden y otros no logran ninguno. (En un artículo de "El Correo de Asturias", de 07-11-1917, se había denunciado esto).

"Aun cuando con mayor o menor intensidad hubo huelgas en todas las líneas de España, es lo cierto que en ninguna parte dejaron perturbados los servicios como en la red que explota la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte; sin duda porque en ninguna otra era tan profundo el disgusto del personal, ni en ninguna tampoco se adoptaron por sus directivos procedimientos tan violentos".

A raíz de la huelga del año anterior y oído el informe del Instituto de Reformas Sociales, se dictó el Real Decreto de 10-08-1916 y el Reglamento para su aplicación, de 23-03-1917, disponiendo que las compañías que tengan a su cargo un servicio público, están obligadas a reconocer la personalidad de las Asociaciones y Sindicatos de sus empleados. Pero estas disposiciones son insuficientes para evitar el malestar entre el personal del Norte. La huelga se halla latente; no se presenta ostensiblemente, pero se refleja en los actos de los empleados, que ofrecen una resistencia pasiva, un estado de inercia; más perjudicial para los intereses de la Compañía y del público, que el paro absoluto.

En esta situación de verdadera indisciplina, surge la huelga parcial, que, una vez vencida, produce la huelga general; que resiste la Compañía. Y cuando la considera conjurada, "lejos

de mostrarse magnánima, procede con el mayor rigor, no consintiendo el reingreso en el servicio de los huelguistas, y sólo admite a algunos con determinadas restricciones". Se asegura que el número de empleados y obreros que han perdido su plaza en Norte, excede de 4.000. No ha podido comprobarlo, pero lo considera muy aproximado.

"Fácil es de comprender que la falta de este personal, competentísimo en sus respectivos cargos, ha de notarse en los servicios"; sea por haber prescindido de ellos en absoluto, sea por su sustitución por incompetentes.

Se debe reconocer que en el servicio público de ff.cc. es imprescindible una gran disciplina y que las compañías deben poder prescindir de aquel personal que pueda perturbar el orden y la regularidad de los servicios, según previene el art. 15 de la Ley de Policía de FF.CC., que autoriza al Ministerio para que pueda exigir a las compañías la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y conservación del orden público; criterio a que responde también la Real Orden de 31-07-1903 y la de 09-02-1907. Pero es poco prudente entregar a manos inexpertas la seguridad de los viajeros y la marcha de los servicios, negando el reingreso de empleados y obreros expertos, serios y cumplidores, "por el sólo hecho de tomar parte pasiva en una huelga".

Efectivamente, las huelgas han influído en la perturbación de los servicios ferroviarios del Norte, pero ya antes de las huelgas "estaba completamente desorganizado".

Ha estudiado sobre el terreno los efectos prácticos producidos sobre los servicios ferroviarios por las diversas resoluciones dictadas por el Ministerio de Fomento a propuesta del Comité de Transportes Terrestres, creado por R.O. de 19-09-1916, y confiesa que "las citadas disposiciones, casi siempre en

abierta oposición con las leyes y reglamentos que rigen sobre la materia", en su mayor parte dictadas con la vista puesta en los intereses particulares de las empresas ferroviarias, más que en las conveniencias del País, han servido para perturbar más el tráfico, eximiendo de responsabilidad a las empresas.

La discusión de este informe en la Cámara de Comercio dio lugar a la adopción de varias conclusiones; enviadas, juntamente con el propio informe, al Ministro de Fomento. Destacamos únicamente la 2ª, que es la que nos interesa: El Estado debe intervenir para que previa audiencia de las compañías, de los representantes del personal y oído el I.R.S., se proceda a reglamentar el ingreso, permanencia, ascensos y separación del personal. Se someta a arbitraje las diferencias entre compañías y personal, mediante intervención del I.R.S., dándole un carácter forzoso. Respecto a despidos de Norte, convendría "la readmisión de aquella parte del personal que sólo tuvo intervención en la huelga por espíritu de solidaridad". (234)

Por nuestra parte, nos parece oportuno expresar que encontramos excesivamente dura la crítica que se hace de la Compañía del Norte.

En primer lugar, no parece equitativa la comparación en aquel momento de la situación de esta Compañía y de la de M.Z.A. Esta tuvo su huelga en 1912, hacía, por tanto, 5 años, y afectando sólo a una parte de la misma, la Red Catalana. Norte había tenido una huelga en 1916 y acababa de pasar por la de 1917, general y en situación nada fácil, tanto por la propia situación del País como por los efectos de la Guerra.

Se hace referencia al malestar del personal; y a este respecto habría que decir que está bastante claro que de modo general y desde muchos años atrás, la situación del personal de la Compañía del Norte era mejor que la del de M.Z.A.; como lo

avala manifestaciones de esta Compañía reconociendo abiertamente este hecho en más de una ocasión; planteamientos hechos por los ferroviarios pidiendo que, al menos, se les dé lo que tienen los del Norte; declaraciones del Gobierno y en prensa y revistas económicas diciendo que los agentes de Norte son los mejor retribuidos. La misma comparación que se hace en el informe sobre kilómetros de red, viajeros y mercancías transportadas y número de trabajadores de una y otra Compañía, lleva a esa conclusión: Si son muchos más agentes, para un servicio total similar, sus condiciones de trabajo, aun admitiendo algún elemento modificador, serán mejores.

Se habla de inmoralidad: Propinas, favoritismo a favor de algunos clientes, apatía... Es posible que, efectivamente, aquí haya fallo en el mantenimiento de la disciplina; pero hay que hacer constar que también tenemos referencias de que en M.Z.A. se daban estos hechos de falta de moralidad por parte de los trabajadores, concretamente en el aspecto de robos o sustracciones.

Sí que creemos que erró la Compañía del Norte en el despido de un número tan elevado de trabajadores, después de la huelga de 1917; pues forzosamente tuvo que resentirse el servicio con la pérdida de tantos profesionales (235); y los efectos de mantenimiento de la autoridad y de la disciplina, e incluso de escarmiento, que debió buscar, se hubiera podido obtener igualmente, nos parece, con un número menor de despidos, sobre todo con una buena selección de los más significativos.

6.4.10. LOS DESPIDOS DE PERSONAL HECHOS POR LA COMPAÑÍA DEL NORTE CON MOTIVO DE LA HUELGA

La Compañía del Norte despidió a un número muy elevado de sus trabajadores con motivo de la huelga. Hemos encontrado

cifras diversas, pero todas muy altas: 4.000, 5.000, 6.000. La plantilla total era de unos 30.000 agentes; por lo que el porcentaje de despedidos se sitúa entre el 13 y el 20%.

Estos despidos dieron lugar a planteamiento de reclamaciones por la vía judicial. Damos de ello una ligera referencia:

Los seleccionados de Barcelona de esta Compañía, demandaron a la misma ante el Tribunal Industrial de Barcelona, bajo la dirección del Sr. Layret, el 18-01-1918; para que declarase subsistente el contrato de trabajo y abonase los salarios desde el 21-09-1917, en que fueron despedidos, por abandono de trabajo, una vez terminada la huelga, que había comenzado el 10-08-1917. La sentencia absolvió a la Compañía y los obreros interpusieron recurso de casación ante el Tribunal Supremo.

En relación con esta sentencia del Tribunal Industrial de Barcelona, apareció en el periódico "El Sol", de 20-04-1918, un artículo firmado por P. de Azcárate, analizando el "interesantísimo problema jurídico" que esta sentencia planteaba, según el Sr. Azcárate, independientemente del problema social y político que suponía. No estaba de acuerdo con esta sentencia, cuyos considerandos estaban, según él, "vacíos de toda sustancia jurídica".

Los puntos más destacados del artículo, son:

- La Compañía había hecho, después de la huelga, una verdadera selección, no readmitiendo a unos 6.000 huelguistas.

- Los obreros iniciaron la huelga el día 10 de agosto. Fracasada ésta, acudieron de nuevo al trabajo el 21 de septiembre y se encontraron con que una gran parte de ellos eran despedidos por abandono del trabajo; con las particularidades, además, de que se les niega las pensiones de retiro a que por su situación tenían derecho, y de que se procede al despido sin atenderse a los trámites y procedimientos que los mismos regla-

mentos de la Compañía prescriben para poder realizarlo.

Los datos de partida a tener en cuenta para el análisis en cuestión, son los siguientes:

- El art. 1º de la Ley de Huelgas de 1909, otorga a los obreros el derecho a la huelga "sin perjuicio de los derechos que dimanen de los contratos que hayan celebrado".

- Las relaciones entre la compañía y su personal están regidas por dos disposiciones fundamentales: la Instrucción General nº 2 y el Reglamento para la Corrección y Separación del Personal Fijo, de 01-01-1917. Según el art. 70 de la primera y el 12 del segundo, el agente que sin previa autorización y sin causa justificada abandone el servicio por más de 8 días, podrá ser sustituido y pierde todo derecho a gratificación o primas por buenos servicios. Los artículos 16 y 20 del citado Reglamento, establecen que para imponer sanciones mayores de 1 día de multa, deberá instruirse un expediente, con pliego de cargos, etc.

"La declaración de huelga es siempre, esencialmente, un acto sindical, nunca una mera suma de actos individuales". La huelga no puede ser equiparada al abandono del servicio previsto en el artículo 12 del Reglamento indicado. Además, "una buena parte de las destituciones realizadas, están viciadas de nulidad por un defecto de forma esencial", la no instrucción de expediente.

Otro grupo de despedidos planteó la demanda ante el Tribunal Industrial de Madrid. Este juicio quedó visto para sentencia el 26-09-1918; por tanto, medio año después que el de Barcelona, aproximadamente. La sentencia en este caso fue también absolutoria para la Compañía.

Entre los considerados de esta sentencia, en los que se hablaba de carácter marcadamente bilateral y de despido por fal-

tar al servicio 8 días, está éste: "Considerando que no obsta a todo lo expuesto la circunstancia de que el abandono del servicio por parte de los demandantes fuera a consecuencia de huelga planteada en legal forma; porque la declaración de licitud, cuando en su planteamiento se observan las prescripciones legales, se refiere exclusivamente al concepto jurídico de la misma frente a los Poderes del Estado, pero no trasciende ni puede alterar las relaciones contractuales, de carácter privado, entre obreros y patrono...". (236)

Claramente se ve la disparidad de este "considerando" y el criterio del artículo del Sr. Azcárate a que antes nos hemos referido.

Un comentario del "A B C" de 27-09-1918, en vez de atender al aspecto propiamente jurídico del caso, se fija más bien en lo humano y práctico: Muchos de los obreros despedidos emigraron a Francia. Recurrieron incluso al Gobierno para tratar de conseguir la readmisión que la Compañía les negaba, pero el Gobierno no pudo lograr que la Compañía accediese. Esta "prefirió arrastrar las deficiencias que en los servicios había de producir la inexperiencia del personal nuevo". Muchos obreros llevaban gran número de años al servicio de la Compañía.

En noviembre de 1918, en un caso análogo, ante el mismo organismo judicial y con el mismo Juez, la sentencia es favorable a los demandantes: La Compañía es condenada a readmitir a los obreros en el plazo de 10 días, una vez sea firme la sentencia, o, en su defecto, a indemnizarles. (Al dar la noticia de esta nueva sentencia El Imparcial de 20-11-1918, dice que cuando trataron de este caso días atrás, no adelantaron pronóstico, pero que, de haberlo hecho, basándose en los antecedentes hubieran pronosticado fallo favorable a la Empresa).

La sorpresa de esta nueva sentencia, aparece patente

en carta dirigida el 21-11-1918, al Excmº Sr. D. Renato Lisle (237), que fue Secretario General del Comité de París de M.Z.A. y Administrador para la Inspección General de los Servicios Administrativos y Financieros de esta Compañía: Varios obreros de la Compañía del Norte despedidos con motivo de la huelga han establecido pleitos en Madrid y Barcelona, contra la Compañía, reclamando la readmisión ante los Tribunales Industriales. Hasta ahora, éstos habían dado la razón a la Compañía: Si los obreros podían ir libremente a la huelga, la Compañía no tenía obligación de volver a tomarlos a su servicio. Pero en una nueva vista en el Tribunal Industrial de Madrid, el mismo Juez que hace unas semanas en un caso exactamente igual sentenció a favor de la Compañía, acaba de sentenciar ahora a favor de los obreros. Es un cambio radical en el mismo Juez. No puede ser más que por una de estas tres causas: Soborno, lo cual desecha, dados los antecedentes de este Juez; miedo, lo que también desecha; "o presión del Gobierno", que ha cambiado entre el caso anterior y el actual; y se inclina "más a creer en la presión ejercida por éste" Si así fuera, es grave, pues sólo cabe que el Supremo eche abajo la sentencia, pero habría que temer las presiones en él. "Bien sabe Vd. que en Francia no han logrado nunca los obreros obtener una sentencia en este sentido". Le informa de todo esto "dada la gravedad que tendría la confirmación de la sentencia por el Tribunal Supremo. Le tendré al corriente de lo que haya".

Al final, la Sala 1ª del Tribunal Supremo, el 06-05-1919, falló los recursos de casación interpuestos ante dicho Tribunal por los despidos. Todas las sentencias declaraban que "el abandono del servicio, aun con ocasión de huelga, anula el contrato de trabajo y no procede readmisión, ni ninguna de las demás reclamaciones secundarias, reservándose a los trabajadores despedidos el derecho a pedir en la vía ordinaria los derechos que juzguen tener a retiros y pensiones". (238)

- (1).- Vicens Vives.- "Historia Social y Económica de España y América".
- (2).- Tuñón de Lara.- "El Movimiento Obrero en la Historia de España".
- (3).- Vicens Vives. Op. cit.
- (4).- Tuñón de Lara. Op. cit.
- (5).- A.C.A. M.Z.A. nº 7, de 06-02-1868.
- (6).- A propósito de esta huelga, la Gaceta de los Caminos de Hierro en su nº 26, de 30-06-1872, censura la actuación del Gobernador Civil, por haber intervenido inconvenientemente en este asunto, una vez solucionado "por los medios naturales y sin hacer concesiones a exigencias injustas", exigiendo de la Compañía la readmisión de los 3 ó 4 perturbadores que habían promovido el conflicto. Estiman es un funesto precedente la intervención, de oficio, de esta Autoridad y llaman la atención del Ministro de Fomento y del Director General de O. Públicas para que se fijen en el asunto y dicten las reglas generales para el porvenir.
- (7).- Tuñón de Lara. Op. cit.
- (8).- G^a. C. H^a. de 12-01-1873.
- (9).- id. de 05-01-1873.
- (10).- id. de 12-03-1873.
- (11).- id. de 22-06-1873.
- (12).- id. de 22-06-1873.
- (13).- id. de 22-06-1873.
- (14).- A.C.A. M.Z.A. nº 21, de 26-11-1872.
- (15).- id. nº 8, de 09-05-1890.
- (16).- Las circunstancias y pormenores de esta huelga, estudiada por Santiago Castillo, pueden verse en "Estudios de Historia Social" Núms. 26 y 27, julio-diciembre 1983, Pág. 220-223.
- (17).- A.C.A. M.Z.A. nº 19, de 03 y 04-11-1893.
- (18).- Zurdo Olivares, L. "20 años V^a F^a" Pág. 472 (De un artículo de "El Monitor del Comercio").
Santiago Castillo trata ampliamente esta huelga en la publicación ci-

tada en nota 16. Pág. 229-233.

- (19).- A.C.A. M.Z.A. nº 22, de 01-12-1893.
- (20).- id. nº 7, de 24-03-1899.
- (21).- id. nº 8, de 07-04-1899.
En B.I.R.S. nº II, agosto 1904, pág. 103, se hace referencia a esta huelga, sin resultado favorable para los obreros.
- (22).- A.C.A. M.Z.A. nº 4, de 21-02-1902.
- (23).- Zurdo Olivares, L. Op. cit.
- (24).- A.C.A. M.Z.A. nº 16, de 11-07-1902.
- (25).- Gª. C. Hª. nº 2.450, de 16-05-1903.
- (26).- B.I.R.S. nº I, julio 1904.
- (27).- id. nº II, agosto 1904. Pág. 103.
- (28).- A.C.A. M.Z.A. nº 9, de 03-05-1904. En este acta se recoge que los Hermanos Rothschild han donado 15.000 ₧ para los familiares de las víctimas, y los Administradores 5.000 ₧.
- (29).- A.C.A. M.Z.A. nº 10, de 10-05-1904.
- (30).- Uno de los inconvenientes de esta explotación minera era la gran cantidad de agua que había que extraer: de 12.000 a 14.000 metros cúbicos diarios; por lo que si las bombas y aparatos extractores de agua dejasen de funcionar, siquiera fuera 12 horas, las galerías inferiores se inundarían. (Informe del Instituto de Reformas Sociales).
- (31).- A.C.A. M.Z.A. nº 11, de 17-05-1904.
- (32).- B.I.R.S. nº II, agosto 1904.
- (33).- id. Núms. IV y XII, de octubre 1904 y junio 1905, respectivamente
- (34).- id. nº XXIX de noviembre 1906, Págs. 350 y 351.
- (35).- id. nº 61 julio 1909. Págs. 18 y 19.
- (36).- Según "La Unión Ferroviaria" de 01-02-1911, nº 21, se les obligaba a firmar la conformidad sin darles a conocer el Reglamento.
- (37).- "La Unión Ferroviaria" nº 28, de 01-09-1911.
- (38).- "Adelante" nº 32, de 05-12-1911.
- (39).- id. nº 44, de 09-04-1912.

- (40).- "Adelante" nº 48, de 07-05-1912.
- (41).- id. nº 51, de 28-05-1912.
- (42).- id. nº 52, de 04-06-1912.
- (43).- id. nº 53, de 11-06-1912.
- (44).- id. nº 44, de 09-04-1912.
- (45).- B.I.R.S., de diciembre de 1912. Págs. 532 y siguientes.
- (46).- La Cª M.Z.A.: no pagó dividendo alguno por los ejercicios económicos de 1865 a 1873 y 1893 a 1898 -15 años en total-; pero a partir de 1899 reanudó el reparto de dividendo, tal como se recoge en la memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas de 27-05-1900, en la que se dice que el Consejo se congratula de que "el ejercicio de 1899 parece inaugurar una nueva era, puesto que nos hallamos en disposición de proponerles el reparto de un dividendo".
- La Junta General de Accionistas de 23-05-1897 después de acordar que del producto neto del ejercicio de 1896 -3.209.984,47 ₧- se dedujera el déficit de la explotación de las minas de ese mismo ejercicio -246.641,60 ₧- y la dotación de la Caja de Pensiones -125.000 ₧-, aprobó que el excedente, una vez tomada la cantidad correspondiente a la contribución industrial, se llevase, como en años anteriores, al Fondo de Previsión, cuyo saldo se elevaba a 6.317.069,78 ₧. En la memoria correspondiente al ejercicio de 1901 -Junta General de Accionistas de 25-05-1902- se indica que en 5 años los productos brutos -han aumentado el 21,35% -78,643 millones de ptas. en 1896 y 95,438 millones en 1901- y que este crecimiento exige ampliación de estaciones, compra de material, etc., por lo que deben proporcionarse nuevos recursos y se propone la "creación de un nuevo fondo de reserva, destinado únicamente a obras de mejora, que se compondrá del saldo no distribuido en los 3 últimos años". En la memoria leída en la Junta General de Accionistas de 26-05-1904 se habla de prudencia en el reparto de beneficios, por las circunstancias y la conveniencia de continuar con la mayor rapidez "las grandes mejoras emprendidas en los últimos años". Por el ejercicio de 1906, que dio un producto neto de 12.406.322,01 ₧ -frente a 4.257.287,57 ₧ de 1905- se repartió un dividendo de 15 ₧ por acción -lo que supuso 7.454.007 ₧- y el excedente de 5.175.930,48 ₧, se destinó a amortización de material, pago de impuestos a cargo de los accionistas y a "Fondo de Reserva para obras de mejora". El beneficio de 14.658.792,97 ₧ obtenido por M.Z.A. en 1907, el mayor logrado hasta entonces por esta Compañía, se repartió del siguiente modo: 7.951.008 ₧ para dividendo (16 ₧ por acción), 3.000.000 para amortización de material móvil y 3.707.784,97 ₧ para el Fondo de Reserva, previo pago de impuestos a cargo de los accionistas. En la memoria leída en la Junta General de Accionistas de 14-05-1911 se recoge que la política previsora de "destinar cada año una parte importante de los beneficios a reservas y amortizaciones", ha permitido restringir las cargas anuales.

- (47).- Además de la implantación a partir de 01-01-1990 de un régimen de pensiones, que mejoró en 1907, estableció economato en 1903; extendió al personal de talleres la concesión de anticipos sin interés, en 1909; estableció una gratificación especial para personal de bajo sueldo y familia numerosa, en 1911.
- (48).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17. Cartas de 27-07-1912 y 04-08-1912.
- (49).- "Adelante" nº 61, de 06-08-1912. "Crónica".
- (50).- Fueron elegidos, P. Ribalta (M.Z.A.), presidente; L. Mayaffre (Norte), vicepresidente; M. Azán (M.Z.A.), cajero; L. Basabilbato (Norte), contador; E. Polo (M.Z.A.), secretario; más 13 vocales. ("Adelante" nº 62, de 13-08-1912).
- (51).- "Adelante", nº 64, de 27-08-1912.
- (52).- Con este motivo, los ferroviarios se pusieron en guardia y alertaron sobre lo que podían ser los informes facilitados por las empresas. Uno de ellos escribía en el nº 64 de "Adelante", de 27 de agosto: "Me consta, como también a muchos compañeros que, como yo, por su cargo están al tanto de ciertas interioridades, que la Compañía de Andaluces ha hecho un estudio, proyecto, presupuesto o como quiera llamársele, de lo que aumentarían los gastos accediendo a todas las peticiones formuladas como consecuencia del Congreso Ferroviario", confeccionado a requerimiento del Gobierno y en el cual se demuestra que los gastos, sólo por lo que al Movimiento se refiere, aumentarían en un 100%; y llama la atención del Gobierno para que no se deje sorprender, porque este resultado, dice, es falso, en virtud de que el aumento de gasto no es todo consecuencia de las peticiones hechas, sino que en aquel momento los cuadros de personal estaban incompletos.
- (53).- "Adelante" nº 65, de 03-09-1912.
- (54).- B.I.R.S., de febrero de 1913. Pág. 163.
- (55).- "Adelante" nº 66, de 10-09-1912.
En esta reunión, en la que algunos censuraron al Presidente, mientras la mayoría les increpaba, Ribalta puso su cargo a disposición de la Asamblea, por no querer continuar si la opinión consideraba equivocaba su labor.
- (56).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.
Carta particular del Gobernador Civil de Barcelona, Sr. Portela, al Director de M.Z.A., Sr. Maristany; de 12-09-1912.
- (57).- Este crecimiento espectacular de asociación de los ferroviarios a la Unión Ferroviaria, fue general; según hemos visto ya.
- (58).- "Adelante" nº 67, de 17-09-1912.
- (59).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.- En carta de 12-09-1912, el Gobernador le

dice a Maristany que también él venía notando que las impresiones que tenían en la Corte eran diferentes de las que se tenían en Barcelona.

- (60).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.- Nota sobre la entrevista, el 10-09-1912, del Ministro de Fomento y los Sres. Zorita y Morales, con el Director de M.Z.A., el Director Adjunto, Sr. Peironcely, y el Subdirector, Sr. Cervantes.
- (61).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17. "El Mundo", de 17-09-1912.
- (62).- id. Caja 183 Cpta. 17.- Carta de 13-09-1912, del Gobernador de Barcelona al Director de M.Z.A.
- (63).- Con el término "alocación" designaban, según se deduce del contexto, la cantidad de combustible asignada en cada caso y sobre la cual los maquinistas podían hacer economías.
- (64).- "Adelante" nº 68, de 24-09-1912.
- (65).- id. nº 68, de 24-09-1912.
- (66).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.
- (67).- id. Caja 183 Cpta. 17.
- (68).- Tanto en esta carta como en otros documentos, como en el Boletín del Instituto de Reformas Sociales, se dice que en la Asamblea de Barcelona del 6 de septiembre, se aprobó dar a la Compañía un plazo de 3 días para contestar.- En la propuesta que se llevó a esta Asamblea, se prevé dirigirse a las Compañías en un plazo de 72 horas y dar 8 días para contestar. Finalmente, en el acta correspondiente a la sesión celebrada por el Consejo de Administración de M.Z.A., se recoge que al presentar las peticiones el día 10 de septiembre al Sr. Subdirector encargado de la Red Catalana, "exigieron que se les diese contestación en el plazo de 6 días, con amenaza de declarar la huelga, si no se accedía a lo que solicitaban". Creemos, en consecuencia, que el plazo que dieron a la Compañía para contestar, fue de 6 días, con independencia del acuerdo que hubieran podido tomar en la asamblea, que, por otra parte, parece tuvo que ser levantada antes de terminar, por el tumulto formado; lo que hace sospechar que no pudo llegarse a perfilar los acuerdos.
- (69).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.
- (70).- Boletín nº 13, de 12-09-1912, de La Unión Ferroviaria (Sección Catalana). Periódico extraordinario quincenal. Organo de la Sociedad de Obreros, Agentes y Empleados de FF.CC. de la Región Catalana.
- (71).- "Adelante" nº 69 de 01-10-1912.
- (72).- id. nº 69 de 01-10-1912.

- (73).- "Adelante" nº 69, de 01-10-1912.
- (74).- id. nº 70, de 08-10-1912.
- (75).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.
- (76).- "La Correspondencia de España", de 01-10-1912.
- (77).- id. de 02-10-1912.
- (78).- Gª. C. Hª. nº 2.902, de 16-10-1912.
- (79).- "La Correspondencia de España", del 02-10-1912, dice que hay ferroviarios mil veces peores que las compañías y que "las pipas llegan sangradas; los sacos de trigo y harina rotos (...) ¿a quién haremos responsables cuando en vez de chorizos, llegan piedras; agua en vez de vino; sacos viejos, en vez de telas; aguas sucias, en vez de aceite? ¡Tal vez sean los culpables, Bäuer, Dato, Maristany y Peironcely!".
- (80).- Gª. C. Hª. nº 2.901, de 08-10-1912.
- (81).- A B C, de 04-10-1912.
- (82).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.
- (83).- B.I.R.S. de marzo de 1913.
- (84).- A B C, de 04-10-1912.
- (85).- "Adelante" nº 70, de 08-10-1912.
- (86).- id. nº 72, de 22-10-1912.
- (87).- id. nº 73, de 29-10-1912.
- (88).- id. nº 73, de 29-10-1912.-
- (89).- id. nº 74, de 05-11-1912.- El Consejo de Administración de - M.Z.A. tomó el acuerdo del envío de esta carta en sesión de 25-10-1912 acta nº 12.
- (90).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.
- (91).- id. Caja 183 Cpta. 17.
- (92).- Anejo nº 2 a la Orden de Dirección nº 104, de 24-12-1912.
- (93).- "Adelante" nº 81, de 24-12-1912.
- (94).- id. nº 82, de 31-12-1912.
- (95).- A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.

- (96).- "Adelante" nº 82, de 31-12-1912.
- (97).- B.I.R.S., de marzo de 1913.
- (98).- G^a. C. H^a. nº 2.873, de 08-03-1912.
- (99).- B.I.R.S.
- (100).- id. , de mayo de 1913. Según esta información, fueron a la huelga 1.347 hombres de los 1381 ocupados, y el total de las mujeres, 319.
- (101).- "Adelante", nº 77, de 26-11-1912.
- (102).- B.I.R.S., de enero de 1913.
- (103).- id. de octubre de 1913.
- (104).- G^a. C. H^a. nº 2.915, de 24-01-1913.
- (105).- id. nº 2.916, de 01-02-1913.
- (106).- id. nº 3.050, de 16-11-1915.
- (107).- id. núms. 3.058 y 3.060, de 16-01-1916 y 01-02-1916, respectivamente.
- (108).- id. núms. 3.063 y 3.067, de 24-02-1916 y 24-03-1916, respectivamente.
- (109).- "La Correspondencia de España", de 18-04-1916.
- (110).- id. de 25 y 27 de abril de 1916.
- (111).- id. de 27 y 29 de abril de 1916.
- (112).- id. de 30-04-1916.
- (113).- id. de 01-05-1916.
- (114).- "El Imparcial", de 24-05-1916.
- (115).- "La Correspondencia de España", de 20-06-1916.
- (116).- "El Imparcial", de 10-06-1916.
- (117).- "La Correspondencia de España", de 05-07-1916.
- (118).- id. de 28-05-1916 y 30-05-1916.
- (119).- id. de 10-06-1916.

- (120).- "La Correspondencia de España", de 12-06-1916.
- (121).- id. de 23-06-1916 y "El Imparcial", de -
24-06-1916.
- (122).- Memª. J.G.A. de Norte, de 07-05-1908.
- (123).- B.I.R.S., de agosto de 1916. Págs. 100 y 101.
- (124).- id. Págs. 101 y 102.
- (125).- "La Correspondencia de España", de 06-05-1916.
- (126).- La Mesa Presidencial estaba constituida por Alejandro Miguel, de Zaragoza; el Vicepresidente Angel Diez, de Valladolid; y los secretarios Eugenio Diez, de Medina, y Miguel Guerra, de Reus.
- (127).- Según "El Imparcial" de 08-05-1916, no asistieron delegados de las Secciones de Barcelona, Tarragona, Tortosa, Miranda, León, Pola de Lena, Avilés y Madrid, por haberles negado permiso la Compañía. Los congresistas acordaron dirigir telegramas de protesta por estas negativas de permiso, al Presidente del Consejo de Ministros, al Director de la Compañía y a la Junta de Accionistas de ésta.
- (128).- "El Imparcial", de 07-05-1916.
- (129).- id. Según "La Correspondencia de España" de
01-05-1916, en Barcelona votaron a favor de la huelga 1.574, en contra 193, y en blanco 13. Votó el 90%, pues la Sección se componía de 1.715 asociados.
- (130).- "El Imparcial", de 13-05-1916.
- (131).- id. de 15-05-1916.
- (132).- "La Correspondencia de España", de 12-05-1916.
- (133).- "El Imparcial", de 12-05-1916.
- (134).- "La Correspondencia de España", de 14-05-1916.
- (135).- id. de 14-05-1916.
- (136).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (137).- id. Caja 182 Cpta. 14.
- (138).- id. Caja 182 Cpta. 14.
- (139).- "El Imparcial" y "La Correspondencia de España", de 30-06-1916.
- (140).- "La Correspondencia de España", de 02-07-1916.

- (141).- "La Correspondencia de España", de 04-07-1916.
Cuando los ferroviarios de la Sección Barcelona-Norte terminaron su asamblea en la que acordaron declarar la huelga, y mientras la Comisión correspondiente iba al Gobierno Civil para presentar el oficio anunciando la misma, un grupo numeroso de ellos se fue al mitin de los huelguistas marinos, para informar del acuerdo tomado. Al no permitirles el Delegado del Gobierno hacer uso de la palabra, se lo comunicaron al Presidente de la asamblea, quien dio la noticia, que fue acogida con larga ovación. Luego, uno de los oradores dijo que el movimiento, que en aquel momento era "sólo de textiles y marítimos, se ampliaría al día 10 con los ferroviarios y el día 15 sería general", ya que tenía noticias de que ante la carestía de las subsistencias se preparaba una campaña por todos los trabajadores. ("La Correspondencia de España, de 05-07-1916).
- (142).- "La Correspondencia de España", de 07-07-1916.
- (143).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (144).- id. Caja 182 Cpta. 14.
- (145).- Desconocemos el grado de implantación de esta Organización; esto es, su representatividad.
- (146).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (147).- "La Correspondencia de España". Este Sindicato contaba con 7 Secciones y cerca de 4.000 afiliados.
- (148).- "La Correspondencia de España", de 10-07-1916.
- (149).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (150).- id. Caja 182 Cpta. 14.
- (151).- "La Correspondencia de España", de 10-07-1916.
- (152).- A B C y "La Correspondencia de España", de 12-07-1916.
- (153).- A B C de 12-07-1916.
- (154).- "La Correspondencia de España", de 12-07-1916.
- (155).- A B C de 13-07-1916.
- (156).- En su obra "Huelga General de 1917" Jacinto Martín recoge que Saborit, que estaba en Bilbao, va a Oviedo y propone al Sindicato Minero la huelga general en Asturias.
- (157).- A B C de 15-07-1916.
- (158).- "El Socialista", de 16-07-1916.

- (159).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14. Cartas de 26, 27 y 28 de septiembre de 1916, del Jefe de la Red Catalana de M.Z.A.
- (160).- B.I.R.S., de noviembre de 1916.
- (161).- id. de agosto de 1916. Págs. 99 a 107.
- (162).- id. de agosto de 1916. Págs. 107, 108 y 109.
- (163).- A.H.R. Caja 50 Cpta. 16. Este reglamento entró en virgor el 01-01-1917
- (164).- B.I.R.S., de noviembre de 1916.
- (165).- Tuñón de Lara.- "El Movimiento Obrero".
- (166).- id. Op. cit.
- (167).- "El Socialista", de 20-07-1917.
- (168).- id. de 21-07-1917.
- (169).- id. de 20-07-1917.
- (170).- id. de 22-07-1917.
- (171).- id. de 25-07-1917.
- (172).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14. Aviso nº 106, de 18-06-1917 de la Cª del Norte. Explotación, Movimiento.
- (173).- La Sección de Barcelona-Norte, el mismo día 18 publicó un manifiesto recomendando no cobrasen la gratificación aquéllos a quienes no se les pagase íntegra (A.H.R. Caja 182 Cpta. 14). La Sección de Coruña-Monforte, en junta general acordó, por unanimidad, "no aceptar la tan careada gratificación" si no se les abona el total (Suplemento nº 244 a "La Voz del Obrero"). El comité del Sindicato del Norte, por circular nº 41 informó a la Sección de Barcelona-Norte que los de la Sección de Madrid se habían negado a cobrar la diferencia.
- (174).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14. Hoja-convocatoria.
- (175).- id. Caja 182 Cpta. 14.
- (176).- Gª. C. Hª. nº 3.131, de 24-07-1917.
- (177).- "El Socialista", de 03-08-1917.
- (178).- id. de 04-08-1917.
- (179).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14. Carta de 03-08-1917, del Subdirector de la Red Catalana de M.Z.A. al Director de la Compañía.

- (180).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (181).- "La Correspondencia de España", de 10-08-1917.
- (182).- "El Imparcial", de 06-08-1917.
- (183).- "El Socialista". Carta del Sindicato de Valladolid a "El Norte de Castilla".
- (184).- "El Imparcial", de 06-08-1917 (Zaragoza, 5, 2 madrugada).
- (185).- "La Correspondencia de España", de 10-08-1917.
- (186).- "El Socialista", de 04-08-1917.
 En el Reglamento de 23-03-1917, para desarrollo del R.D. de 10-08-1916 se establecía los requisitos a cumplir en la designación de los apoderados que habrían de hacer el anuncio de huelga; se determinaba que a dicho anuncio debería acompañarse copia certificada del acta de la sesión en que se hubiera acordado la huelga y la designación de los apoderados; y que en el acta de las sesiones debería constar, con toda claridad y precisión, los siguientes datos: Los términos de las peticiones o reclamaciones que se acordase dirigir a la empresa. El número de asistentes y el de votos por que se hubiese tomado estos acuerdos, si no lo fueren por unanimidad. Los nombres, apellidos y domicilios de los apoderados.
- (187).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (188).- "La Correspondencia de España", de 05-08-1917 y "El Socialista", de 06-08-1917.
- (189).- "El Imparcial", de 06-08-1917.
- (190).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14. Nota a máquina.
- (191).- "El Socialista", de 08-08-1917.
- (192).- Esta postura responde a los acuerdos tomados por el Comité de Dirección de la Compañía, de no admitir ingerencias de la Autoridad en cuestiones de disciplina (punto 1º); y eliminar de las conversaciones con los representantes del personal, los asuntos relativos a disciplina (punto 3º).
- (193).- "El Socialista", de 04-08-1917.
- (194).- id. de 10-08-1917.
- (195).- id. de 10-08-1917.
- (196).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (197).- "La Correspondencia de España", de 12-08-1917.

- (198).- "La Correspondencia de España", de 13-08-1917.
- (199).- id. de 13-08-1917.
- (200).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 15. "La Vanguardia", de 10-08-1917.
- (201).- id. Caja 182 Cpta. 15.
- (202).- id. Caja 182 Cpta. 15. "La Vanguardia", de 10-08-1917.
- (203).- id. Caja 182 Cpta. 15.
- (204).- "La Correspondencia de España", de 13-08-1917.
- (205).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (206).- "La Correspondencia de España", de 13-08-1917.
- (207).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 15.
- (208).- "La Correspondencia de España", de 19-08-1917.
- (209).- id. de 19-08-1917.
- (210).- id. de 21-08-1917.
- (211).- id. de 23-08-1917.
- (212).- id. de 17-08-1917. (Valladolid, 16).
- (213).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 15.
- (214).- id. Caja 182 Cpta. 15.
- (215).- id. Caja 182 Cpta. 15.
- (216).- id. Caja 182 Cpta. 15.
- (217).- Estevill era el presidente de la Federación Mutualista Ferroviaria.
- (218).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 15.
- (219).- id. Caja 182 Cpta. 15.
- (220).- Carta del Subdirector de M.Z.A. Sr. Cordech al Director de la Compañía, de 03-09-1917 (A.H.R. Caja 182 Cpta. 15).
- (221).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 15.
- (222).- id. Caja 182 Cpta. 15.
Según hemos visto en su momento, Pi fue, junto con el secretario accidental, el que hizo entrega del oficio de notificación de huelga.

- (223).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 15.
- (224).- id. Caja 182 Cpta. 15.
- (225).- El Sindicato de M.C.P. envió carta al Ministro de Fomento pidiendo intercediera en favor de los compañeros de Valencia ("El Socialista" de 04-08-1917); y el Presidente del Sindicato de Salamanca visitó al Gobernador, en el mismo sentido ("La Correspondencia de España", de 07-08-1917).
- (226).- En Valencia, una comisión de ferroviarios visitó al Gobernador para pedirle la libertad de los 32 detenidos ("La Correspondencia de España", de 12-08-1917).
- (227).- "La Correspondencia de España", de 23-08-1917.
- (228).- id. de 27-08-1917.
- (229).- id. de 20-08-1917.
- (230).- G^a. C. H^a. de 01-12-1917.
- (231).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 15.
- (232).- G^a. C. H^a. de 01-09-1917.
- (233).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.
- (234).- La G^a. C. H^a., en su n^o 3.134, de 16-08-1917, al hacer referencia a que una parte del personal de Norte ha planteado otra vez huelga, indica que en esta ocasión más aún que en las dos recientes huelgas anteriores, se ha evidenciado que este personal es impulsado por los agitadores de profesión. La debilidad de los Gobiernos y de la Compañía ha dado lugar al "lamentable estado de cosas a que se ha llegado", pero, afortunadamente, se trata de enmendar errores y de recobrar la autoridad moral que necesita la Compañía para mantener la disciplina y dominar el "estado verdaderamente anárquico en que vive hace tiempo la mayor parte de su personal". Como muestra del sabotaje cruel de que viene siendo víctima la Compañía, hace referencia al número de locomotoras "retiradas del servicio para reparar" (más de 80 están en los depósitos, entre Palencia y Miranda); y en cuanto a indemnizaciones por retrasos en la entrega de mercancías, averías, etc., que suponen, por término medio, 700.000 ₧ anuales, se estima que este año no bastarán 2 millones. La Compañía del Norte, dice, es la que mejor paga a sus empleados y sin embargo éstos siempre están amenazando con huelga.
- (235).- Según un "antiguo maquinista", que trabajó con compañeros que habían vivido la huelga o sus consecuencias, después de ésta Norte tomó como fogoneros peones que estaban cargando carbón y como maquinistas profesionales navales de esta clase, que estaban incluso mejor preparados pero que fracasaron en el ferrocarril, al ser distinto el medio de

desplazamiento, y quemaron algunas máquinas.

(236).- "La Correspondencia de España", de 01-10-1918.

(237).- A.H.R. Caja 182 Cpta. 14.

(238).- "El Imparcial", de 07-05-1919. Este periódico dice que fueron despedidos unos 5.000.

"El Sol" de 20-04-1918 dice que fueron unos 6.000 los no readmitidos. En la información sobre perturbaciones del tráfico de ff.cc., realizada por el vocal de la Cámara Oficial de Comercio Sr. Laffitte en el último trimestre de 1917, se dice que se asegura que exceden de 4.000 los que han perdido su plaza en Norte, dato que no ha podido comprobar pero que lo considera muy aproximado.

C O N C L U S I O N E S

La investigación que hemos realizado sobre los antiguos ferroviarios de España, ha sido muy laboriosa, dado que hemos tenido que ir recogiendo uno a uno, los datos, las noticias, los sucesos..., dispersos y aparentemente inconexos y, en muchos casos, perdidos entre una documentación variada y voluminosa; para, tras su análisis, relacionarlos y unirlos debidamente, hasta llegar a la construcción del "edificio social" formado por estos trabajadores. Pero, por otra parte, ha sido una tarea muy gratificante, en cuanto que, además de gustarnos trabajar con este "material", cada hallazgo -y han sido muchos- sobre las circunstancias y condiciones de vida de estos hombres y de estas mujeres -pocas ellas y en la escala más baja- era un premio al esfuerzo realizado y un estímulo para continuar la labor comenzada, con la ilusión de encontrar nuevos datos que nos permitieran llegar a una visión lo más completa y perfecta posible.

Las ideas y los supuestos, un tanto vagos y genéricos, que sobre este personal teníamos, constituían como un cuadro en penumbra, en el que aparecían realidades, más o menos deformadas, entre no pocos puntos negros. Ahora, tras la investigación realizada, tenemos un cuadro bien iluminado, que nos permite una visión de conjunto bastante completa y real, e, incluso, nos muestra detalles y matices aparentemente nimios pero muy interesantes por su contenido humano.

Algunas de las conclusiones a que nos ha llevado la investigación realizada, son las que sintetizamos a continuación:

REGULACION DE LAS RELACIONES LABORALES

Los deberes de los ferroviarios con respecto a la Empresa y, en alguna medida, sus derechos, estaban determinados por las normas que a través de órdenes de servicio, circulares, etc., iban dictando las compañías, según estimaban conveniente en cada momento o circunstancia, así como por los usos que la costumbre iba introduciendo; todo ello aplicado por las mismas con gran discrecionalidad; pues la legislación oficial de carácter laboral es escasa y tardía: (Ley de Accidentes de Trabajo, en 1900; Ley de Descanso Dominical -con excepciones- en 1904; Ley de Huelgas, en 1909...)

DIFERENCIAS ENTRE EL PERSONAL

Según la clase o tipo de personal, sus condiciones laborales variaban de forma notable: El personal fijo, aparte de su relativa seguridad en el trabajo y, en general, mayor retribución, gozaba de ciertas ventajas que no se concedían al temporero o suplementario, como podían ser licencias o permisos total o parcialmente remunerados, caja de previsión, pensiones de retiro... El personal a sueldo tiene, también, normalmente, más beneficios que el que tiene asignado jornal. El personal de oficinas, cuyo sueldo es en muchos casos más bien bajo, solía tener una mejor consideración que el llamado personal de servicio activo -estaciones, trenes, etc.-. (Su jornada de trabajo, de 6 a 7 horas diarias, frente a las 10, 12 y más del otro personal, es seguramente la ventaja más llamativa).

EL INGRESO EN LA COMPAÑIA Y LA PROMOCION DENTRO DE LA MISMA

El ingreso en oficinas y estaciones, se produce, comúnmente, como "meritorio", "al estudio" o "aspirante", con sueldos

ínfimos o nulos. En otros servicios es normal el sistema de temporeros y suplementarios, que sólo cobran el día que trabajan, y que frecuentemente desempeñan puestos no cualificados, como mozo o peón. En la promoción cuentan los servicios prestados -tiempo y concepción del interesado, con un amplio margen para el favoritismo por parte de los jefes- y en muchos casos examen de conocimientos teóricos y generales. El nuevo puesto se consolida tras la superación de un período de prueba, de varios meses. El escalafón, una constante en las reivindicaciones del personal, no lo consiguen.

JORNADA DE TRABAJO, DESCANSOS Y LICENCIAS

Una Real Orden de Obras Públicas de 31-07-1903 propuso unas bases o condiciones de trabajo de los ferroviarios; algunas de las cuales señalamos a continuación:

En Vía y Obras.- Personal de conservación de la vía, jornada no superior a 10 h. Vigilancia nocturna, máximo de jornada 8 $\frac{1}{2}$ h. En pasos a nivel, descanso mínimo 10 h.; de ellas 7 seguidas.

En Tracción.- Trabajo sobre la máquina, 8 h. diarias en trenes de viajeros y 10 h. en trenes de mercancías. Descanso mínimo, 10 h. seguidas.

En Movimiento.- Estaciones de gran tráfico, 12 h. de trabajo y 12 h. de descanso. Descanso de jefes de estación, telegrafistas, guarda agujas, etc., en general 10 h.; de ellas 7 seguidas. Personal de trenes, acompañamiento del tren en todo su recorrido si no excedía de 16 h., y a continuación igual descanso. En otros casos, jornada media no superior a 12 h.

Todo el personal tendría cada 15 días 1 de descanso.

La Compañía M.Z.A. estimó que la aplicación estricta de las bases propuestas por el Ministerio le supondría un aumento de

personal de 2.306 agentes y un coste anual de 3.163.000 Pts., más 685.000 Pts. de intereses y amortización de construcción de viviendas y casillas, adquisición de locomotoras, etc. Esto nos muestra que las condiciones existentes, eran bastante más duras de lo que el Ministerio proponía.

Así, tras una protesta generalizada del personal de conducción en 1872, M.Z.A. acordó que se podía conceder a este personal 1 día de permiso al mes, si el servicio lo permitía. El personal de conservación de la vía trabajaba 9 h. en invierno y 10 en los 8 meses restantes, pero los tiempos de permanencia en el tajo eran de $10\frac{1}{2}$, $12\frac{1}{2}$ y 14 h., según la época. Muchos pasos a nivel estaban a cargo de un sólo agente, en cuyo caso estaba a disposición del servicio las 24 h. del día. Hacia 1912, en la Compañía del Norte el personal de vigilancia de la vía tenía 12 h. de jornada y no disfrutaba descanso quincenal. En las estaciones de máxima categoría la jornada era de 10 h.; en las de 4ª clase y apeaderos, 12 h.; y en las restantes, que eran la mayoría, 11 h. Los obreros de talleres tenían jornada de 10 h.; los visitantes, 12 h. Los Interventores en Ruta, con jornadas muy variables, tenían 12 h. de media, que por estas fechas fue reducida a $11\frac{1}{2}$.

En cuanto a licencias o permisos a lo largo del año, en M.Z.A. según Orden de Dirección nº 25, de 05-10-1866, todavía en vigor en 1890, las solicitudes han de ser "motivadas" (Hasta 10 días podían ser sin descuento de sueldo; de 10 días a 1 mes, medio sueldo, y más de 1 mes descuento de todo el sueldo). En Norte, la Instrucción General nº 2, de 1891, presenta también las licencias como concesiones de tipo personal o individual; y en cada caso se decide si se suspende total o parcialmente el sueldo. (Las concedidas a temporeros, auxiliares y trabajadores a jornal, serían siempre sin percibo de éste). M.Z.A., en 1865 acordó conceder 12 días de licencia con sueldo al año, a jefes de estación y otros empleados de Movimiento. Más adelante encontramos que otros trabajadores tienen 8 ó 5 días de licencia con sueldo al año, según

los respectivos niveles; y que los peones que tomen licencia será sin abono de jornal. Según circular nº 9, de 24-01-1896, el personal de vigilancia de la vía tenía 8 días de licencia al año, en atención a que no descansaba. El personal de conservación, que descansaba en domingos alternos, normalmente no percibía jornal los días de licencia. Tras la huelga de 1912, M.Z.A. amplió a todo el personal de oficinas y a los agentes cuyas funciones fueran peculiares de la explotación propiamente dicha, que les obligaba a estar siempre dispuestos para el servicio, sin permitirles el disfrute normal y seguido del descanso dominical, la facultad de obtener 15 días de licencia al año, con disfrute de sueldo. Por estas fechas y seguramente desde mucho tiempo atrás, lo ordinario era que Norte concediese a los agentes de plantilla -fijos y no de jornal, por tanto- 20 días de licencia anual con sueldo, por asuntos propios.

OTROS CONDICIONANTES DEL TRABAJO

El desempeño de determinados puestos de trabajo llevaba anejo el depósito de una fianza por parte del trabajador; fianza que en los casos de cajeros y pagadores podía ser muy elevada; de modo que en 1875 para cubrir un puesto de pagador, con sueldo de 14.000 r. M.Z.A. exigió una fianza de 100.000 r. -más de 7 anualidades del sueldo-. De Norte sabemos que hasta 1912 exigió fianzas de 3, 2 ó 1 obligaciones de la Compañía, o de 150 r. , según los niveles, a personal de estaciones y trenes; con abono, por su parte, de los correspondientes intereses. De M.Z.A. nos consta que admitía fianzas en bienes inmuebles.

Otra obligación de muchos ferroviarios era el uso de uniforme; que en la mayoría de los casos tenían que sufragar los propios interesados -salvo los distintivos, como botones, iniciales, etc.-; si bien la Compañía adelantaba la cantidad o garantizaba el pago. La Compañía del Norte, sufragaba 1/2 del coste del

uniforme de los agentes con sueldo no superior a 1.200 Ptas y 1/3 de los que tenían sueldo entre 1.200 y 1.500 Ptas; pero, por otra parte, hasta 1912 exigió la formación de un fondo de garantía.

Las responsabilidades imputadas a los agentes en el desempeño de su cometido, tanto si eran de tipo laboral como si estaban relacionadas directamente con el servicio, eran sancionadas por las compañías de formas muy diversas, que iban desde la amonestación hasta el despido, pasando por las multas y los rebajes de categoría y de sueldo.

Por otra parte, no eran raros los hechos o accidentes que daban lugar a la intervención de la Justicia, que podía llegar a imponer a los agentes considerados responsables -fundamentalmente personal de estaciones, de conducción y de trenes- multas o indemnizaciones que les condicionaban económicamente para toda su vida; y en muchos casos el presidio.

EL SALARIO

En términos generales, los sueldos y jornales asignados por las compañías de ff.cc. a su personal, no experimentan aumento en todo el siglo XIX, a pesar de una elevación prácticamente constante en el coste de la vida. Es más, al crear nuevas clases o categorías dentro de los cargos, se entra en éstos por sueldos más bajos y se tarda más en llegar a los más altos.

Cuando se da una agravación de la carestía de la vida en el último decenio del siglo XIX, las compañías se encuentran en una situación económica muy difícil, por el gran quebranto que les supone el cambio de moneda y la misma elevación de los precios; y por ello no pueden responder inmediatamente a las necesidades de su personal, y sólo con retraso y de forma parcial van introduciendo algunas mejoras: Así, M.Z.A. en 1894 acordó abonar

un sobresueldo de 10 ₧ mensuales a un reducido número de agentes de Madrid y de Sevilla. Norte, en la memoria presentada a la Junta General de Accionistas de 1901, hace constar que la elevación gradual de los precios ha obligado a aumentar los sueldos y jornales del personal. En 1904, estableció una gratificación especial para los empleados con sueldo no superior a 1.500 ₧ anuales y que tuvieran más de 3 hijos legítimos menores de 17 años. Desde 1905, según manifestación de la propia Compañía, elevó de categoría o elevó el sueldo máximo asignado a todos los cargos de empleados de oficina y de otros servicios, concediendo a cada cargo un aumento de categoría que fluctuaba entre el 12 y el 20%. En 1910, modificó la tarifa de los gastos de viaje. Por estas fechas, M.Z.A introdujo algunas mejoras en el sueldo del personal de estaciones y de trenes; y en 1911 estableció, en los mismos términos que lo tenía Norte, gratificación para agentes con sueldo no superior a 1.500 ₧ y más de 3 hijos menores de 17 años. La Compañía de Andaluces, en 1903 elevó los salarios del personal de trenes y de estaciones y en 1911 modificó la tabla salarial del personal inferior de vía, en cantidades que iban de 0 a 0,25 ₧ al día. De la de M.C.P. y O.E. sabemos que su personal pidió mejoras salariales en este mismo año; fundándose, entre otras causas, en que los sueldos existentes eran los primitivos, mientras que la vida era cada día más difícil y, por otro lado, el aumento de tráfico y consecuentemente el del trabajo, eran constantes.

La gran subida de precios provocada por la Guerra del 14, obligó a las compañías de ff.cc. a tomar medidas, ante la situación insostenible en que se encontraba su personal. Norte, por ejemplo, concedió desde 1916, una gratificación del 8,5% del sueldo anual a todos los agentes, de plantilla y a jornal, que no cobraban la prima por buenos servicios que anualmente concedía el Consejo; y luego aumentó, por intervención del Gobierno, 0,25 ₧ diarias los sueldos y jornales comprendidos entre 1.500 y 400 ₧. La Compañía M.Z.A., en 1916 concedió una mensualidad extraordinaria; en 1917, dos; y en 1918, tres. La de Andaluces, desde enero

de 1917 concedió una mejora a los padres de familia numerosa, y en noviembre de ese mismo año dio a todos sus agentes una gratificación igual a una mensualidad.

Con respecto a la cuantía de los sueldos, podemos señalar que en la plantilla de 1858 de la Compañía M.Z.A., el maquinista de 2ª clase tiene asignado un sueldo de 9.600 r. anuales, el jefe de estación de 5ª clase, 6.000 r., el guarda agujas 3.600 r., y hay mozos y guardas con 2.880 r. El sueldo que afecta a mayor número de agentes es el de 6.000 r., al que sigue el de 3.600 r. En definitiva -y estamos hablando sólo de personal a sueldo, no de jornal- el sueldo medio del 45,5% de esta plantilla, es de 4.887 r. El personal a jornal, salvo el muy cualificado, se mueve en los niveles más bajos. (El caso extremo es el de Guardabarrera mujer, en muchísimos casos con 1 r. diario; motivado, en alguna medida, por considerarlo un suplemento al jornal del marido o familiar agente de la compañía). Por otra parte, debemos destacar las grandes diferencias entre los sueldos del alto personal y los de la gran masa de trabajadores; de tal modo, que en la citada plantilla, el sueldo del Ingeniero Jefe de V. y O. equivalía al de 33 guardas.

Existían otros tipos de retribución, que no afectaban a todo el personal; tales como los siguientes:

Primas. Al personal de conducción, por economías en carbón y grasa y por otros conceptos como recorrido o regularidad en la marcha. A los Interventores en Ruta y otros agentes, por recaudaciones suplementarias. Al personal de talleres, por reparaciones efectuadas.

Gratificaciones. Norte concedía gratificaciones semestrales de $\frac{1}{2}$ mensualidad del sueldo, a los agentes que "más lo mereciesen" de determinados cargos de plantilla. (En 1916 afectó al 25% del total del personal). Desde 1897 esta misma Compañía abonó

una gratificación o prima por buenos servicios, en función del ingreso neto del ejercicio anterior y proporcional al sueldo de los interesados, al personal superior, al de oficinas, jefes de estación y otros. (En 1915 lo percibió el 20% del total del personal). La Compañía M.Z.A., desde los comienzos, con interrupción entre los años 1865 y 1873, concedió gratificaciones anuales a personal superior y de oficinas; pero sólo a algunos.

Otras concesiones, que constituían un salario indirecto, eran:

- Vivienda gratuita o indemnización compensatoria, a algunos cargos.
- Ventajas para viajar a precio reducido e incluso gratis, agentes y familiares.
- Anticipos dinerarios, sin interés.
- Economato de comestibles e incluso textil. (Norte lo estableció en 1878; M.Z.A. en 1903; y Andaluces a principios de siglo).
- Escuelas para hijos de agentes. (Norte fundó la 1ª en Valladolid en 1868 y M.Z.A. tuvo, entre otras, una escuela en Arcos, al menos, desde 1873).

ENFERMEDADES, ACCIDENTES, SOCORROS Y PREVISION

Desde los primeros tiempos Norte y M.Z.A. -probablemente también otras compañías- contaron con un Servicio Sanitario, que prestaba asistencia médica a los heridos en el servicio e, incluso, en situación de enfermedad de sus agentes, consideración que a estos efectos podía darse también a los familiares en caso de residencia insana o situación de despoblado. Se dio, asimismo, en determinados casos, asistencia farmacéutica, al menos por parte de Norte.

Con respecto a la percepción de sueldo o jornal en las

situaciones de enfermedad y de accidente, se observa una cierta diversidad con actuación discrecional por parte de la Jefatura; pero también una progresión a lo largo del tiempo, de mejores condiciones para el personal. Así, al ser aprobada la Ley de Accidentes de Trabajo, de 30-01-1900, que establecía abono de la mitad del sueldo o del jornal mientras durase la incapacidad, tanto Norte como M.Z.A. venían pagando sueldo entero durante los 3 primeros meses; y optaron por continuar haciendo este abono y a partir del 4º mes aplicar lo prescrito por la Ley. En las situaciones de enfermedad los abonos eran menores; si bien en los casos de fiebres intermitentes, se aproximaban a los de los heridos. La falta al servicio por enfermedad durante 90 días al año, era causa, frecuentemente, de baja del agente en la compañía.

Con carácter graciable o discrecional, las compañías concedían socorros en situaciones de necesidad de sus agentes y familiares y con motivo de despido no debido a sanción.

Por lo que se refiere a la previsión, aparte de las instituciones de ayuda mutua creadas por los trabajadores; las compañías tomaron medidas como las siguientes:

Norte creó en 1879 una Caja de Previsión, a la que estaban obligados a pertenecer los agentes de plantilla, que tenían que aportar a aquélla el 0,5 o el 1% de su sueldo, según fueran de oficinas o del servicio activo. La Compañía contribuía con el importe líquido de los billetes de andén y con donaciones. A partir de 01-01-1913 dejó de hacer el descuento al personal y soportó la empresa el total del gasto. Los derechos eran: En caso de enfermedad, $\frac{1}{2}$ sueldo durante 2 meses; y en caso de fallecimiento, abono de los gastos de sepelio y del sueldo de 2 meses.

M.Z.A. estableció en 1873 una Caja de Previsión, que afectaba a los empleados de plantilla con sueldo anual y a los maquinistas y fogoneros; a cada uno de los cuales se le abría una

cartilla en la que se le acreditaba la cantidad que le correspondía en función de la cantidad donada por la Compañía y en proporción al sueldo del interesado. Al cesar en el servicio por haber cumplido 60 años o por reducción de personal, recibirían la cantidad reflejada en su cuenta, siempre que contasen con 5 años de abono. (A los que cesasen por enfermedad o por inutilidad, se les podía abonar todo o parte de su cuenta). Por otro lado, tras 17 años de servicio podían solicitar la mitad de su participación y se les abría una nueva cuenta.

En cuanto a pensiones de retiro, viudedad y orfandad, Norte estableció este servicio a partir de 01-01-1873, para el personal a sueldo, sin aportación alguna por parte del mismo. Correspondía pensión de retiro a los 50 años de edad y 20 de servicio en plantilla; o bien a los 55 años de edad y cualquier número de años de servicio. La Compañía podía dar el retiro de oficio a los mayores de 40 años con, al menos, 15 de servicio. La pensión consistía en $1/80$ del sueldo medio disfrutado en los últimos 5 años, por cada año de servicio en plantilla. Era transmisible en un 50%, a la viuda, siempre que llevasen, como mínimo, 6 años de matrimonio, y a los huérfanos menores de 18 años. La Compañía destinaba a la caja de pensiones el 5% de los haberes del personal; y en 1897, al contar la misma con un fondo de más de 10,5 millones de ptas., acordó dejar esta cantidad como "fondo de garantía" y pagar las pensiones con los productos de la explotación. Por otra parte, Norte complementaba las pensiones reglamentarias con una cantidad adicional. Luego, en 1904 modificó las condiciones, dando $1/60$ del sueldo medio por cada año de servicio, en vez de $1/80$. Después, a partir de 01-01-1913 aplicó un nuevo reglamento, cuya principal mejora fue que el régimen de pensiones se extendió al personal a jornal; además de ampliar la pensión de orfandad hasta los menores de 18 años.

La Compañía M.Z.A. no contó con sistema de pensiones hasta 01-01-1900, en cuya fecha suprimió la caja de previsión.

Afectaba a todo el personal fijo permanente -de sueldo y de jornal- y era, también, sin retención alguna a los agentes. Corresponía pensión de retiro a los 60 años de edad y 30 de servicio, no contando el prestado antes de los 20 años. La pensión consistía en $1/80$ del sueldo medio de todos los disfrutados por el interesado, y no podía rebasar $50/80$ de este sueldo medio ni 4.000 ₧. Era transmisible en un 50% a la viuda con 10 años de matrimonio como mínimo, y a los huérfanos menores de 18 años. Desde 1908 se tomó para el cálculo de la pensión sólo los sueldos de los últimos 5 años y el tope pasó a ser $50/80$ de este sueldo medio, o 6.000 ₧. Posteriormente, a partir de 01-01-1913, se calcula la pensión tomando $1/60$ de sueldo medio en vez de $1/80$, el tope se fija en $50/60$ u 8.000 ₧ y sólo se exigen 25 años de servicio, en vez de 30, y para la viuda basta 6 años de matrimonio, en lugar de 10. Se tiene derecho a retiro por invalidez, con 15 años de servicio.

La Compañía de Andaluces implantó una caja de pensiones vitalicia en 01-07-1904. Todo empleado u obrero con sueldo igual o mayor de 500 ₧ estaba obligado a pertenecer a esta caja y tenía que aportar el 3% del sueldo y $1/12$ del sueldo del primer año y de cada aumento. (A título excepcional y transitorio, los agentes de cierta edad tenían que aportar el 4 o el 5% del sueldo). Se tenía derecho a pensión de retiro a los 60 años de edad y 30 de servicio; y por inutilidad a los 20 de servicio. El importe de la pensión no podía exceder de $3/4$ del último sueldo. En 1912 se produjo una huelga para protestar contra esta caja, y fue disuelta la misma. Luego a partir de 01-01-1913 fue instituída una nueva caja sostenida por la Compañía.

La Compañía de M.C.P. y O.E. estableció en 01-01-1905 una caja de pensiones, que era obligatoria para los ingresados después de esa fecha. El fondo de la misma se formaba con el descuento del 3% de los sueldos y jornales y con el 5% del aumento -de los productos brutos, que había sido concedido a los agentes con motivo de una huelga habida en 1900. Como según la Compañía

estas aportaciones no eran suficientes, se comprometió la misma a poner lo que faltase. Hubo protestas contra esta caja y en 1911 se hizo voluntaria la pertenencia a la misma y fueron devueltas a los que no quisieron pertenecer a ella, las cantidades aportadas, más el 4% de intereses. En 1914 los empleados crearon un montepío de retiros y la Compañía accedió a contribuir con el 2% del sueldo de su personal.

En la Compañía de M.Z. y O.V., un reglamento de - 16-12-1903 reguló un montepío con dos secciones: fondo para auxilios en caso de enfermedad y fallecimiento, y fondo para pensiones de retiro, viudedad y orfandad. El fondo se forma con aportaciones de los interesados y la Compañía dona los ingresos por billetes de andén, multas, etc.

Hubo más compañías que en los primeros años del siglo XX organizaron algún sistema de previsión para su personal. No obstante, se dieron casos en que hubo de ser aplicado el Retiro Obrero Obligatorio, R.O. de 27-08-1920, ante la falta de mejores condiciones.

ASOCIACIONES DE AYUDA MUTUA Y SOCIEDADES DE RESISTENCIA

Las asociaciones de ayuda mutua y previsión de los ferroviarios, se dieron desde los primeros tiempos. (Aquí cabe destacar la Asociación General de Empleados y Obreros de los FF.CC. de España, fundada en 1888 y que ha llegado hasta nuestros días). Se dan también sociedades de tipo cultural o recreativo que, a veces, sirven de "tapadera" de movimientos reivindicativos y de protesta.

Los primeros pasos para la organización de los ferroviarios en sociedades de resistencia, según lo que hasta ahora conocemos, se dan en la última década del XIX: Un primer núcleo se

forma en 1892 con personal de los talleres de Málaga de la Compañía de Andaluces. Por estas fechas surge también un movimiento reivindicativo en la Compañía del Norte y se crea una sociedad de maquinistas y fogoneros, denominada La Esperanza, cuyo reglamento es de 12-05-1893, y desde la que se llevan a cabo acciones de propaganda por las distintas redes, para despertar el espíritu de clase y buscando la unión de fuerzas. En definitiva, a mediados de 1896 se crea el "Sindicato General de los FF.CC. de España (Cámara de Trabajo)", en el que se integran diversas sociedades. En 1902 trataron de organizar una huelga general ferroviaria, pero no consiguieron las adhesiones necesarias. Luego, en 1907, Luis Zurdo, ex-maquinista de Norte y uno de los principales líderes de este movimiento, reconoce que los ferroviarios están desorganizados, muertos.

Pero a mediados de 1909, en el seno de la Casa del Pueblo de Madrid comienza la organización de la Unión Ferroviaria, que cuaja plenamente y en 1912 celebra el I Congreso Nacional Ferroviario, del que salen unas bases o peticiones para las compañías, que desencadenarán una gran conflictividad ferroviaria, y, por otra parte, transforma la Unión Ferroviaria en la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles, que se organiza en sindicatos de las distintas compañías, formados, a su vez, por secciones. La afiliación a estos sindicatos fue muy alta, pues se llega a hablar de 80.000 asociados, parece que con cierta exageración; pero sí debieron ser, al menos, 60.000. Pasada la euforia, unos años más tarde habían quedado reducidos a la tercera parte.

CONFLICTIVIDAD

Los conflictos más importantes que cabe señalar, son:

En los últimos meses de 1872 y primeros de 1873, una oleada de huelgas planteadas por maquinistas y fogoneros en dis-

tintas compañías. A mediados de 1892 estuvieron en huelga durante varios días, obreros de talleres de la Compañía del Norte, de Valladolid y S. Andrés. En octubre de 1893 también plantearon huelga obreros de talleres, en esta ocasión de la Compañía de Andaluces. En noviembre de ese mismo año fueron a la huelga los factores-telegrafistas de Madrid y de otras estaciones de M.Z.A. En mayo de 1904 plantearon huelga, con algunas acciones violentas, obreros de talleres de Madrid de M.Z.A. por solidaridad con los mineros de esta Compañía, de Villanueva del Río, donde se había producido un gravísimo accidente; si bien parece que la huelga venía fraguándose desde antes. Tras muchos meses de protestas y de tensiones, el personal de la Compañía de Andaluces se declaró en huelga, a finales de mayo de 1912, exigiendo la desaparición del montepío o caja de pensiones.

El 25 de septiembre de 1912, 4 meses después de la celebración del I Congreso Nacional Ferroviario, la Sección Catalana de M.Z.A. declaró la huelga, en contra del parecer del Comité Nacional de la Federación. Esta huelga de los catalanes de M.Z.A. desencadenó un movimiento que llevó al anuncio oficial de huelga general ferroviaria a partir del 9 de octubre, al haber votado a favor de la misma 65.409 agentes, frente a sólo 1.418 votos negativos. Ante la promesa de Canalejas, Jefe del Gobierno, de llevar a las Cortes unos proyectos de ley que darían solución a determinadas aspiraciones de los ferroviarios, éstos renunciaron a la huelga. Luego vino el desencanto y el rechazo a estos proyectos, cuando fueron conocidos, tanto por parte de los trabajadores como de las compañías. Sin embargo, es lo cierto que éstas concedieron diversas mejoras a su personal a partir de 01-01-1913, fruto sin duda de la organización de los ferroviarios y de sus reivindicaciones. No faltaron, por otra parte, las represalias.

Tras esta gran conmoción, se producen diversos conflictos en distintas compañías, como Manresa a Berga, Zafra a Huelva, Compañía del Sur, Medina a Salamanca, Central de Aragón...

En marzo de 1916, el Sindicato de Norte, envió sendos escritos al Gobierno y a la Compañía formulando diversas peticiones. Ante la falta de contestación a los mismos, celebran un congreso extraordinario en Valladolid y anuncian oficialmente huelga para el día 20 de mayo; pero tras diversas negociaciones, son retirados los oficios. Luego surgen divergencias en la interpretación de los acuerdos tomados, en relación con la concesión por la Compañía de una gratificación extraordinaria y de aumento de sueldos, y hay un nuevo anuncio de huelga, para el 12 de julio. En esta ocasión los ferroviarios están divididos respecto a la conveniencia de plantear el conflicto; pero lo apoyan otros sindicatos socialistas. Declarada la huelga, son suspendidas las garantías constitucionales, se cierran las Cortes y se declara el estado de guerra. Por una R.O. 17-07-1916 se encarga un informe al Instituto de R.S. El día 19 se llega a un acuerdo y se vuelve al trabajo. A tenor del informe del Instituto, se publica un R.D. de fecha - 10-08-1916, sobre reconocimiento por las compañías de ff.cc. de las asociaciones y sindicatos de sus empleados, y otros aspectos, y la Compañía del Norte, a petición del Gobierno, redactó un reglamento para la corrección y separación del personal y amplió el beneficio de aumento de 1 real diario, concedido a los sueldos y jornales comprendidos entre 1.500 y 400 Rs, a 407 Guardabarreras que no tenían en su familia ningún hombre empleado de la Compañía.

La aproximación entre UGT y CNT, el éxito de la huelga general de 24 horas del 18 de diciembre de 1916 y la situación general nacional, -Juntas Militares de Defensa, Asamblea de Parlamentarios...- propiciaron la huelga general de 1917. Anunciada huelga para el 20 de julio por los tranviarios de Valencia, se unen a ella los ferroviarios de esta ciudad. Luego vinieron los despidos por parte de Norte, de más de 40 huelguistas. Por otro lado, en junio resurge el desacuerdo de 1916 entre Compañía y trabajadores sobre percepción de la gratificación y aumento salarial, si bien este asunto fue zanjado a favor de los obreros, por una R.O. de 27-07-1917. El hecho es que el Sindicato de la Compañía

del Norte de la Federación Nacional de los Ferroviarios anunció oficialmente huelga para el 10 de agosto. También en esta ocasión son muchos los ferroviarios que no quieren la huelga; pero, como es sabido, se quería llegar a la general y los ferroviarios fueron la "punta de lanza"; y, en efecto, el día 13 estalla la huelga general, violenta y con atentados como el levantamiento de carriles en Bilbao, con resultado de 5 muertos y 18 heridos. Se declara el estado de guerra, se producen numerosas detenciones, etc. El día 16 se dio por terminado el conflicto; pero la liquidación del mismo entre los ferroviarios se prolongó durante muchos días más. Como consecuencia de esta huelga, Norte despidió a un número muy elevado de trabajadores -se habla de 4.000, 5.000 y hasta 6.000; lo que da un porcentaje del 13 al 20%- y el servicio se resintió por la pérdida de personal capacitado. Los despedidos, por su parte, plantearon demanda judicial, pero no consiguieron el reingreso. Tendría que llegar la República de 1931 para que los que quedaban en condiciones adecuadas pudieran volver a la Compañía.

LAS MEJORES CONDICIONES DEL PERSONAL DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE

La investigación realizada nos ha llevado a la conclusión de que la situación del personal de la Compañía del Norte era mejor que la del de las otras compañías y en concreto que la del de M.Z.A.; la otra gran sociedad ferroviaria; como lo demuestran los hechos siguientes:

- Norte estableció régimen de pensiones en 1873, mientras M.Z.A. no lo implantó hasta 1900; si bien contó con la caja de previsión, pero mucho menos ventajosa.

- Norte dispuso de economato desde 1878 y M.Z.A. no lo tuvo hasta 1903.

- Norte sufragaba un 1/2 ó 1/3 del coste del uniforme de los agentes con sueldo no superior a 1.200 ó 1.500 ₧, respectivamente, y de M.Z.A. sólo sabemos que se lo facilitaba a los or-

denanzas.

- Norte estableció en 1904 una gratificación especial para agentes con sueldo no superior a 1.500 ₧ y con más de 3 hijos menores de 17 años; lo que fue copiado por M.Z.A. en 1911.

- Norte vino otorgando desde 1875 gratificaciones semetrales de media mensualidad a una parte de su personal; y desde 1897 concedió gratificaciones por buenos servicios, en función del ingreso neto del ejercicio anterior, en cantidades que llegaron a superar 2 mensualidades del sueldo, a otro grupo de agentes. (En 1915, aproximadamente el 45% del total del personal percibió una u otra de estas gratificaciones). M.Z.A. concedía gratificaciones al cerrar cada ejercicio económico, a personal de jefatura y a algunos empleados de oficinas -un porcentaje reducido- y sólo en 1916 extendió a todo el personal de plantilla y fijo permanente la gratificación que venía concediendo al de oficinas, elevándola, además, a 1 mensualidad. (Daba, desde antiguo, en Navidad, una paga extraordinaria a los ordenanzas de las oficinas centrales).

- Norte concedía 20 días de licencia con sueldo al año al personal de plantilla. M.Z.A. daba 12 días, 8 ó 5, según niveles; y sólo a partir de 1813 amplió a 15 días la licencia a personal de oficinas y a otros agentes.

Aparte de estos casos concretos, hemos encontrado numerosos testimonios, tanto por parte de la prensa como de miembros del Gobierno y de la propia Compañía Norte, en el sentido de que el personal de ésta es el mejor pagado. Hemos encontrado, también, manifestaciones de M.Z.A. en relación con las estaciones de empalme donde el personal de ésta ve cómo sus colegas de Norte cobran hasta 2 meses de gratificación, mientras ellos no cobran nada; o bien, en otra ocasión, que todo lo que hagan con el personal que no sea equipararle con el de Norte, no será bien recibido.

Hemos de recordar, en cambio, que la Compañía del Norte actuó de forma muy dura tras la huelga de 1917, según ya se ha indicado.

EMERENCIANA-PAZ JUEZ GONZALO

***EL MUNDO SOCIAL DE
LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES
DE 1857 A 1917***

TOMO III

***Director: Dtor. D. ANGEL BAHAMONDE MAGRO
Profesor Titular del Departamento de
Historia Contemporánea.
(Universidad Complutense de Madrid)***

***DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA
Facultad de Geografía e Historia
Universidad Complutense de Madrid
1.991***

INDICE DE APENDICES

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
1	Mapa de los ff.cc. en explotación al ser aprobada la Ley General de FF.CC. de 03-06-1855	660
2	Mapa de los ff.cc. en explotación en 31-12-1858	661
3	Cuadro de ff.cc. en explotación en 31-12-1858, con indicación de kilómetros	662
4	Cuadro de ff.cc. abiertos al público hasta 1-1-1867, con indicación de fechas y kilómetros	663
5	Estado de los ff.cc. en 01-01-1867, con indicación de compañías, líneas y longitudes concedidas y en explotación	668
6	Cuadro de longitud de la red de cada una de las compañías en mayo de 1867	671
7	Mapa de líneas en explotación en mayo de 1867	672
8	Gráfico comparativo de la extensión de las redes de M.Z.A. y de Norte, en los años 1858, 1860, 1862, 1864 y 1866	673
9	Cuadro de la extensión de la red de M.Z.A. en los años 1856 a 1885	674
10	Cuadro de los kilómetros de línea puestos en explotación en los años 1848-1892	675
11	Cuadro de las líneas de la Compañía de Andaluces en 22-01-1893, con su longitud y número de estaciones ...	676
12	Mapa de la red en explotación en 1893	677
13	Cuadro de las líneas de la Compañía Norte, con su longitud, en 31-12-1897	678
14	Cuadro de las líneas de la Compañía M.Z.A., con su longitud, en 31-12-1898	679
15	Gráfico del crecimiento de las redes de M.Z.A. y de Norte hasta 1898	680
16	Mapa de las redes de M.Z.A. y de Norte en 1900	681

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
17	Longitud de la red nacional en diversos años comprendidos entre 1852 y 1911	682
18	Extensión de la red en 31-12-1898 y en 30-06-1917, con indicación de los kilómetros de las compañías principales	683
19	Pérdidas sufridas por M.Z.A. por el cambio monetario, de 1891 a 1900	684
20	Gasto de carbón de M.Z.A. y precio e importe del mismo, de 1909 a 1917	685
21	Gasto de carbón de la Compañía Norte, precio e importe del mismo y consumo medio por km. de máquina, de 1913 a 1917	686
22	Relación de Diputados y Senadores que venían cobrando sueldo de alguna compañía de ff.cc., en 1912	687
23	Fotografía de Juan BARAT, Director de Norte de 1881 a 1901	690
24	Fotografía de Félix BOIX, Director de Norte de 1908 a 1932	691
25	Fotografía de Eduardo MARISTANY, Director de M.Z.A. de 1908 a 1934	692
26	Instrucción General nº 2, sobre personal, de la Compañía Norte (Portada y 1ª página)	693
27	Relación de órdenes, circulares, etc., de la Compañía M.Z.A., vigentes en 1862	695
28	Portada y 1ª página de "Instrucciones para los Guardavías..." y de "Reglamentos de señales..." de la Compañía M.Z.A.	697
29	Aumentos de sueldos en los cuadros anuales de 1907 a 1916, de la Compañía Norte	699
30	Organigrama de M.Z.A. en 1858	700
31	Organigrama de M.Z.A. a partir de 01-03-1871	701
32	Reemplazos a categoría superior, en M.Z.A., en 1915, 1916 y 1917	702
33	Estados de accidentes personales en las líneas férreas en los años 1864, 1865 y 1866	703

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
34	Accidentes personales en la explotación de las líneas férreas en los años 1891 a 1907	706
35	Cuadro de personal de Administ. de M.Z.A., en 1858 ...	707
36	id. id. Explotación id. , en 1858 ...	708
37	id. id. Estaciones id. , en 1858 ...	709
38	id. id. Trac. y Mat. id. , en 1858 ...	710
39	id. id. Vía y Obras id. , en 1858 ...	711
40	id. id. la Dirección de Norte, en 1865 ...	712
41	id. id. Mat. y Expl. id. , en 1865 ...	713
42	id. id. Estaciones id. , en 1865 ...	714
43	id. id. Vía y Obras id. , en 1865 ...	716
44	Cuadro resumen de personal de la Compañía Norte en 1865	717
45	Diversos datos sobre número de agentes de Norte en los años 1906 a 1917	718
46	Gráficos en relación con el apéndice anterior	719
47	Jornada de trabajo en V. y O. según circular nº 20, de 23-04-1896, de la Red Catalana de M.Z.A.	720
48	Cuadros de servicio de personal de conducción de Norte	721
49	Carta del Director de M.Z.A. al Administrador Comisionado de la Red Catalana, en relación con R.O. de O.P. de 31-07-1903	723
50	Carta contestación a la anterior	725
51	Nueva carta del Director al Administ. Cdº	726
52	Diversos datos sobre descansos remunerados, en el año 1915, en la Compañía M.Z.A.	728
53	Licencias anuales remuneradas en los años 1915, 1916 y 1917, en la Compañía M.Z.A.	729
54	Fianzas de algunos cargos de la Compañía M.Z.A.	730

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
55	Cantidades satisfechas por Norte por uniformes en los años 1881 a 1915	732
56	Tipos de uniformes de la Compañía Norte	733
57	id. id. id. M.Z.A.	742
58	Gráfico del reparto de sueldo entre el personal de M.Z.A., según plantilla de 1858	748
59	Gráfico de sueldos de Vía y Obras M.Z.A. según plantilla 1858	749
60	Gráfico de sueldos de Tr. y Mat. M.Z.A. según plantilla 1858	750
61	Gráfico de sueldos de Explotación M.Z.A. según plantilla 1858	751
62	Cuadro de sueldo y jornales de diversas categorías y agentes en cada una de ellas, en 1912, en M.Z.A. (R.A.)	752
63	Organigrama de la Jefatura de M. y T. de M.Z.A. en 1913, con los sueldos correspondientes	754
64	Sueldos asignados a puestos de jefatura de M.Z.A. en diversas fechas	755
65	Sueldos de los principales jefes de la R.A. de M.Z.A. en 1912	759
66	Gráfico de sueldos del Servº Central de Norte, plantilla 1865	760
67	Gráfico de sueldos del Servº V. y O. de Norte, plantilla 1865	761
68	Gráfico de sueldos del Servº M. y E. de Norte, plantilla 1865	762
69	Tabla de diversos tipos de sueldo de Norte vigentes en 1912	763
70	Gráfico de altos sueldos de la Cª Norte, en 1865	764
71	id. id. id. M.Z.A., en 1858	765
72	Gráfico resultante de la superposición de los anteriores	766

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
73	Gráfico de los altos sueldos de Norte y M.Z.A. en 1865 y 1858, respectivamente	767
74	Crítica de la Gaceta de FF.CC. y Navegación de 25-05-1904, sobre los sueldos del alto personal	768
75	Tabla de precios de artículos de 1ª necesidad, en los pueblos, de abril de 1909 a marzo de 1918, según el I.R.S.	770
76	Tabla de precios de artículos de 1ª necesidad, en las capitales, de abril de 1909 a marzo de 1918, según el I.R.S.	771
77	Gráfico de las tablas anteriores	772
78	Tabla de salarios de la Compañía del F.C. de Salamanca a la Fª Portuguesa, en 1911	773
79	Tabla comparativa de los sueldos del personal de la Compañía Norte y de los FF.CC. del Estado, en 1916 ...	774
80	Tabla comparativa de los jornales de los obreros de la Compañía Norte y de los de otras industrias, en 1916	775
81	Tabla comparativa de los salarios de los empleados de la Compañía Norte y de los de los funcionarios	776
82	Primas pagadas por economías y por exceso de recorrido por M.Z.A. al personal de Tracción, en 1915 y 1917	777
83	Primas pagadas por M.Z.A. en 1915 por recaudaciones suplementarias	778
84	Valores de las primas establecidas por Norte por reparación de máquinas y vagones	779
85	Importes de las gratificaciones semestrales concedidas por la Compañía Norte hasta 1915, y de las otorgadas por buenos servicios por la misma Compañía de 1897 a 1915	780
86	Importes de las gratificaciones especial y general concedidas por M.Z.A. de 1874 a 1917	781
87	Destinatarios e importes de las gratificaciones concedidas por M.Z.A. por el ejercicio de 1910	783
88	Importes, por Servicios, de las gratificaciones concedidas por M.Z.A. por el ejercicio de 1915	789

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
89	Gastos fijos de viaje abonados por M.Z.A. en 1915. (Número de agentes, importe y promedio de cada categoría)	790
90	Tipos de asignación por gastos de viaje vigentes en 1916 en la Compañía M.Z.A.	791
91	Tipos de asignación por gastos de viaje según la Instrucción General nº 2 de la Compañía Norte	792
92	Tipos de asignación por gastos de viaje en la Compañía Norte, hacia 1910	793
93	Indemnizaciones por alquiler de casa pagadas por M.Z.A. en 1915	794
94	Indemnizaciones por alquiler de casa pagadas por M.Z.A. en 1916	796
95	Importes de las ventas hechas por el economato de la Compañía Norte en los años 1878 a 1915	798
96	Precios de los artículos adquiridos por el economato de M.Z.A. entre los años 1908 y 1917	799
97	Artículos y cantidad de cada uno adquiridos para el economato por la Compañía M.Z.A. en los años 1908 a 1917	801
98	Libretas para suministro por el economato de M.Z.A. existentes en los años 1903 a 1917, e importe de las ventas en estos años	803
99	Orden de Dirección nº 184 de 01-04-1903, de M.Z.A., sobre anticipos	804
100	Número e importe de los anticipos concedidos por M.Z.A. en el año 1915	806
101	Datos diversos sobre abono de haberes por la Compañía M.Z.A. en casos de enfermedad, en los años 1915, 1916 y 1917	807
102	Datos diversos sobre accidentes de trabajo en M.Z.A. en los años 1915, 1916 y 1917	808
103	Datos sobre personal sanitario e importe de sus haberes, en la Compañía M.Z.A., en los años 1915, 1916 y 1917	809

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
104	Gastos de carácter sanitario de la Compañía M.Z.A. en los años 1915, 1916 y 1917	810
105	Cantidades satisfechas por Norte por médicos y medicinas, en los años 1881 a 1915	811
106	Socorros concedidos por Norte en los años 1881 a 1915	812
107	Socorros concedidos por M.Z.A. en casos de fallecimiento de agentes que no dejaban derecho a pensión, en los años 1915, 1916 y 1917	813
108	Cantidades ingresadas por diversos conceptos en la Caja de Previsión de Norte, y pagos efectuados por la misma, en los años 1879 a 1911	814
109	Cantidades pagadas por la Caja de Previsión de Norte y aportaciones a la misma, de la Compañía y del personal, en los años 1879 a 1915	815
110	Importes de las pensiones reglamentarias y de las mejoras de pensión concedidas por Norte de 1874 a 1915 .	816
111	Gráfico de las cantidades pagadas por la Compañía Norte por pensiones, de 1875 a 1915	817
112	Relación de las 180 pensiones concedidas por M.Z.A. en 1910	818
113	Clasificación, según su importe y clase, de las 180 pensiones concedidas por M.Z.A. en 1910	821
114	Pensiones que correspondían en la Asociación General de EE. y OO. de los FF.CC. de España	822
115	Movimiento de socios en la Asociación General de EE. y OO. de los FF.CC. de España, en mayo de 1914	823
116	Altas en la Asociación General de EE. y OO. de los FF.CC. de España, de personal de la Compañía de Norte, con efectos de 01-11-1915	824
117	Datos diversos de la Asociación General de EE. y OO. de los FF.CC. de España. Años 1901 a 1912	825
118	Expedientes aprobados por la Junta Directiva de esta Asociación en el tercer trimestre de 1914	826
119	Certificado de calificación de un alumno de la aca-	

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
	demia de la Asociación General de EE. y OO. de los FF.CC. de España	829
120	Fotografías de alumnos de esta academia	830
121	Portada de la revista "La Asociación" (10-01-1913) ...	831
122	Título de socio numerario de la Asociación General de EE. y OO. de los FF.CC. de España	832
123	Fotografía de Luis ZURDO OLIVARES, un líder del movimiento obrero ferroviario	833
124	Estatutos de la Confederación de Maquinistas y Fogoneros de los FF.CC. de España, de 10-07-1893	834
125	Circular publicada por la Compañía Norte en relación con la sociedad "La Esperanza"	839
126	Programa de reivindicaciones del Sindicato General de FF.CC.	840
127	Tabla salarial propuesta por el Sindicato General de FF.CC.	841
128	Los orígenes de la "Unión Ferroviaria", según el I.R.S.	842
129	Artículos 1º, 2º, 3º y 4º del reglamento de la Unión Ferroviaria	843
130	Fotografías de Barrio y Ribalta y de los delegados del I Congreso de la Unión Ferroviaria	844
131	Lista de delegados del I Congreso de la Unión Ferroviaria	845
132	Diversas fotografías del I Congreso de la Unión Ferroviaria	846
133	Estatutos de la Federación Nacional de Ferroviarios ..	849
134	Fotografías de Barrio, Anguiano y Cordoncillo (Presidente, Vicepresidente y Secretario del Comité Central de la Federación Nacional de Ferroviarios)	853
135	Bases aprobadas en el I Congreso de la Unión Fevª	854
136	Carta de envío de estas bases a las compañías	858

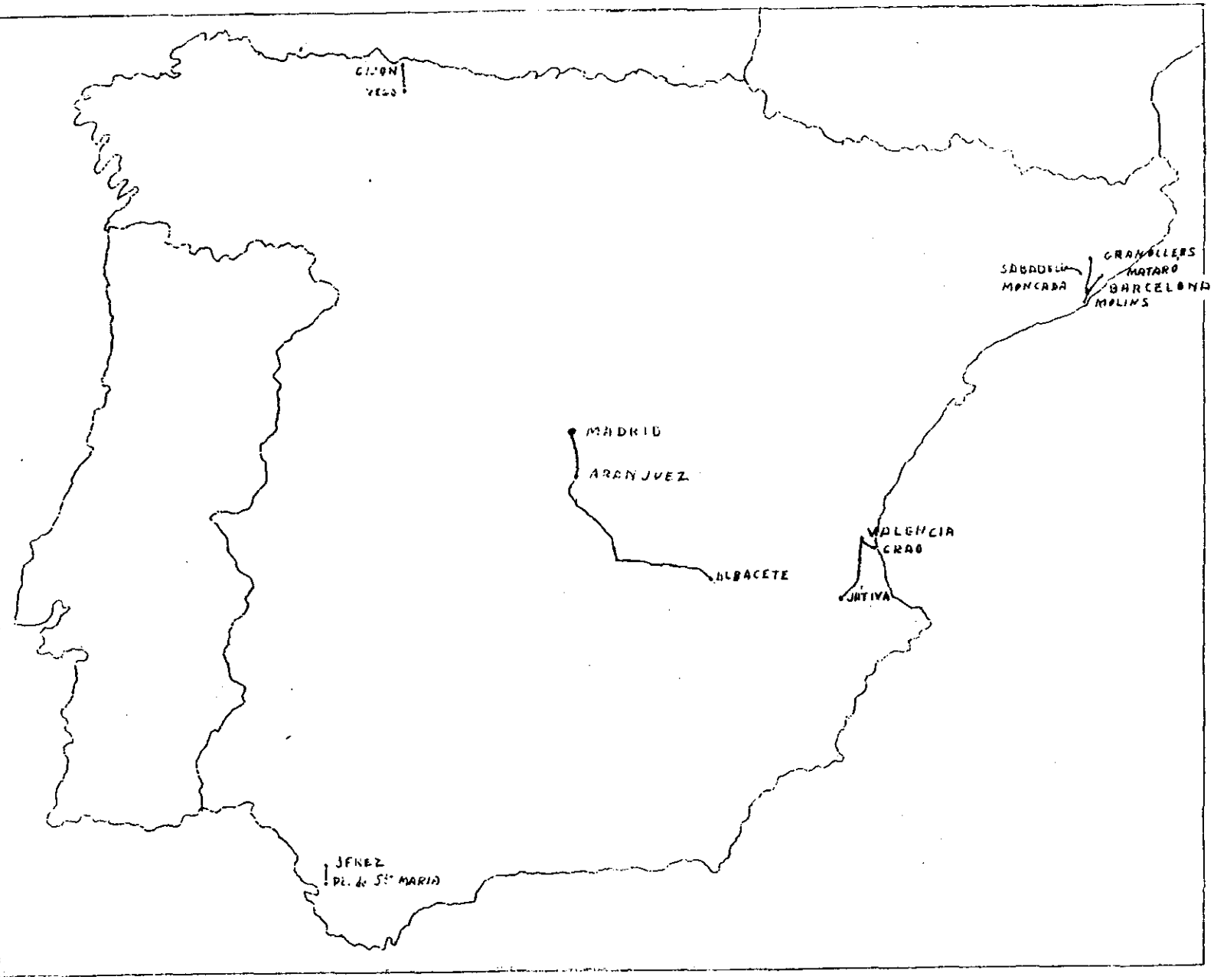
<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
137	Fotografía de los iniciadores de un montepío de M.Z.A.	860
138	Fotografía de la comisión de huelga de los talleres de Valladolid	861
139	Carta de la Sección Catalana, de 29-07-1912, a las otras Secciones de la Federación Nacional	862
140	Minuta de contestación del Comité de Barcelona de M.Z.A., de 09-09-1912, al Comité Nacional de la Fed. Ferroviaria	863
141	Carta de 13-09-1912 de la Federación Nacional de Ferrovíarios	865
142	La comisión de los ferroviarios catalanes, en la estación de Atocha	868
143	La comisión de los ferroviarios catalanes, con el Ministro de Fomento	869
144	Carta de 18-09-1912 de la Federación Nacional de Ferrovíarios a las Secciones, para que pidan a los catalanes no vayan a la huelga	870
145	Instrucciones para la huelga de 1912	871
146	Fotografías de la huelga de 1912	872
147	Carta de 26-09-1912 del Comité Nacional a las Secciones, para que manifiesten si quieren o no ir a la huelga	874
148	Carta de 01-10-1912 del Comité Nacional anunciando se irá a la huelga gral. ferrvª el 9 de octubre	875
149	Nota de los gastos que supondría a M.Z.A. la aplicación de las bases aprobadas en el I Congreso Nacional Ferroviario	876
150	Comunicación, de 30-09-1912, de la Compañía M.Z. y O.V. a su personal, en relación con la huelga	879
151	Datos sobre participación en la huelga de 1912	880
152	Escrito al Gobierno, de las compañías Norte, M.Z.A., Andaluces y M.C.P., exponiendo su disconformidad con los proyectos de ley preparados por aquél	882

<u>Nº.</u>		<u>Pág.</u>
153	Circular de Dirección General de M.Z.A. nº 166, de 20-10-1912	884
154	Orden de la Dirección General de M.Z.A. nº 196, de 21-12-1912	885
155	Orden de la Dirección General de M.Z.A. nº 197, de 21-12-1912	889
156	Circular nº 7 de la Compañía Norte, de 06-05-1916, concediendo una gratificación	891
157	Panfleto incitando a la huelga revolucionaria	892
158	1ª página de un libro de actas del Consejo de Administración de M.Z.A.	893
159	Propaganda comercial de relojes con denominaciones M.Z.A. y Norte y de gorras de uniforme	894

APENDICE 1

FF.CC. ESPAÑOLES EN EXPLOTACION EN LA PENINSULA AL SER APROBADA
LA LEY GENERAL DE FF.CC. DE 03-06-1855.- 475 KMS.

(Gijón-Vega, 36,8 Kms. vía estrecha)



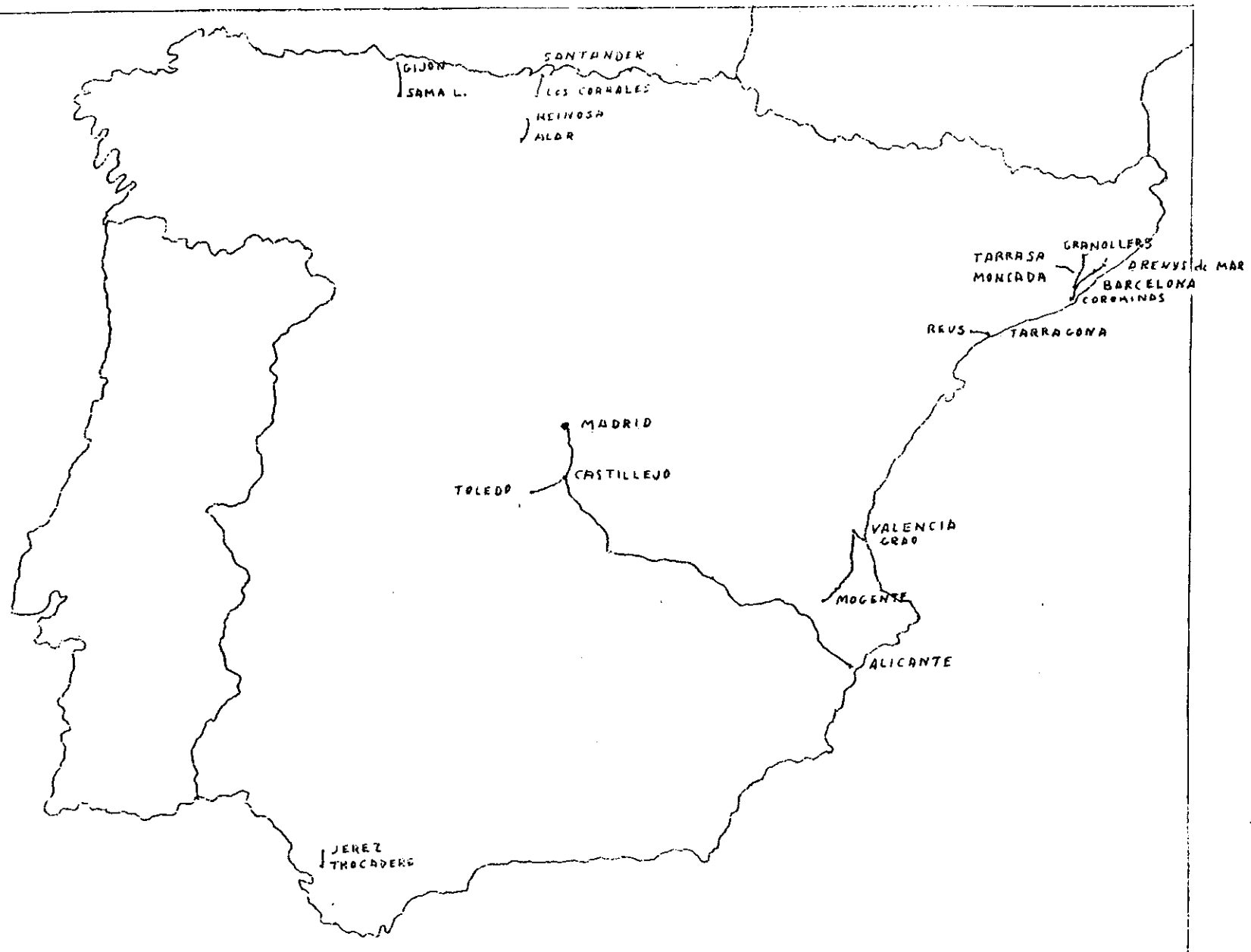
Elaboración propia

FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866.
Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección Ge-
neral de O.P."

APENDICE 2

FF.CC. ESPAÑOLES EN EXPLOTACION EN LA PENINSULA,
EN 31-12-1858.- 851 KMS.

(Gijón-Sama de Langreo, 38,542 Kms. vía estrecha)



Elaboración propia

FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866.
Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección Ge-
neral de O.P."

APENDICE 3

FERROCARRILES EN EXPLOTACION EN 31-12-1858

TROZO ABIERTO AL PUBLICO		L I N E A
TRAYECTO	KMS.	
Barcelona-Mataró-Arenys ...	37,990	Barcelona a Francia por Figueras
Barcelona-Granollers	29,475	
Barcelona-Corominas	27,261	Tarragona a Martorell y - Barcelona
Moncada-Tarrasa	21,179	Zaragoza a Barcelona
Reus-Tarragona	13,099	Lérida a Reus y Tarragona
Valencia-Mogente	86,399	Almansa a Valencia
Madrid-Aranjuez-Alicante ..	454,383	Madrid a Alicante
Castillejo-Toledo	26,203	Castillejo a Toledo
Jerez-Puerto de Sta. María-Trocadero	27,220	Sevilla a Cádiz
Alar-Reinosa	50,129	Alar a Santander
Santader-Los Corrales	39,078	
Gijón a Sama de Langreo *..	38,542	Gijón a Sama de Langreo
TOTAL KMS.	850,958	

* Vía estrecha

Elaboración propia

FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866. Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P."

Estado que manifiesta, por años, el número de kilómetros de ferro-carri abiertos al público y el de las concesiones no caducadas, comprendiéndose en él hasta 1.º de Enero de 1867.

AÑOS.	DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS.	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO.			LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO. Kilómetros.	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO HASTA FIN DE CADA AÑO. Kilómetros.	N.º DE KILÓMETROS CONCEDIDOS POR AÑO, DEDUCIDO DEL ESTADO ANTERIOR.	N.º DE KILÓMETROS CONCEDIDOS HASTA FIN DE CADA AÑO.
		DESIGNACIÓN DE LOS TROZOS.	FECHA DE LA APERTURA.	LONGITUD Kilómetros.				
1845							48,340	48,340
1847							66,897	115,167
1848	Barcelona á Francia, por Figueras.	Barcelona á Mataró.	28 de Octubre.	28,285	28,285	28,285		115,167
1849						28,285		115,167
1850						28,285	116,440	231,607
1851	Madrid á Alicante.	Madrid á Aranjuez.	10 de Febrero.	48,340	48,340	76,625	153,113	384,720
1852	Almansa á Valencia y Tarragona.	Valencia al Grao.	22 de Marzo.	4,189				
		Silla á Valencia.	24 de Octubre.	12,356	23,452	102,077	577,142	961,862
		Benifayó á Silla.	8 de Diciembre.	8,907				
1853	Almansa á Valencia.	Alicia á Benifayó.	1.º de Mayo.	14,701				
		Carcagente á Alicia.	9 de Abril.	3,631				
		Carballio á Gijón.	7 de Marzo.	29,300	115,935	218,010	439,016	1,091,878
1854	Madrid á Alicante.	Aranjuez á Tembleque.	14 de Setiembre.	51,804				
		Tarragona á Martorell y Barcelona.	14 de Noviembre.	16,497				
		Madrid á Alicante.	Tembleque á Alcázar.	20 de Junio.	46,998			
1855	Almansa á Valencia.	Sevilla á Cádiz.	22 de Junio.	14,520				
		Manuel á Carcagente.	1.º de Julio.	8,964	114,454	332,464	43,234	1,091,878
		Barcelona á Francia, por Figueras.	Barcelona á Granollers.	22 de Julio.	29,475			
1856	Almansa á Valencia.	Sama de Langreo á Gijón.	Vega á Carballio.	1.º de Octubre.	7,500			
		Játiva á Manuel.	20 de Diciembre.	6,997				
		Zaragoza á Barcelona.	Sabadell á Moncada.	11 de Febrero.	41,909	412,301	309,331	1,401,112
1857	Madrid á Alicante.	Alcázar á Albacete.	18 de Marzo.	430,595		474,968		

AÑOS.	DESIGNACION DE LAS LINEAS.	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO.			LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO. — Kilómetros.	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO HASTA FIN DE CADA AÑO. — Kilómetros.	N.º DE KILÓMETROS CONCEDIDOS POR AÑO, DEDUCIDO DEL ESTADO ANTERIOR.	N.º DE KILÓMETROS CONCEDIDOS HASTA FIN DE CADA AÑO.
		DESIGNACION DE LOS TROZOS.	FECHA DE LA APERTURA.	LONGITUD. Kilómetros.				
1836	Zaragoza á Barcelona.	Tarrasa á Sabadell.	11 de Marzo.	9,279	47,584	522,552	4.246,488	2.617,600
	Sama de Langreo á Gijón.	Sama á Vega.	12 de Julio.	1,742				
	Lérida á Reus y Tarragona.	Reus á Tarragona.	16 de Setiembre.	13,099				
	Sevilla á Cádiz.	Puerto de Sta. María al Trocadero.	10 de Octubre.	12,700				
	Tarragona á Martorell y Barcelona.	Corominas á Molins de Rey.	10 de Noviembre	10,764				
1837	Barcelona á Francia, por Figueras.	Mataró á Arenys de Mar.	10 de Enero.	9,705	147,733	670,285	464,447	3.114,717
	Alar á Santander.	Alar á Reinosa.	28 de Marzo.	50,129				
	Madrid á Alicante.	Albacete á Almansa.	17 de Noviembre	80,137				
	Almansa á Valencia.	Alcudia á Játiva.	19 de Noviembre	7,762				
1838	Madrid á Alicante.	Almansa á Alicante.	18 de Marzo.	96,509	180,622	830,907	77,093	3.188,810
	Castillejo á Toledo.	Castillejo á Toledo.	15 de Junio.	26,203				
	Alar á Santander.	Los Corrales á Santander.	10 de Octubre.	30,078				
	Almansa á Valencia.	Mogente á Alcudia.	19 de Noviembre	18,832				
1839	Córdoba á Sevilla.	Lora á Sevilla.	5 de Marzo.	55,459	297,818	1.448,728	903,440	4.094,950
	Id.	Córdoba á Lora.	2 de Junio.	74,557				
	Madrid á Zaragoza.	Madrid á Guadalajara.	3 de Junio.	56,634				
	Tarragona á Martorell y Barcelona.	Puntarró á Corominas.	23 de Junio.	1,340				
	Zaragoza á Barcelona.	Manresa á Tarrasa.	4 de Julio.	32,024				
	Almansa á Valencia.	Almansa á Mogente.	19 de Noviembre	49,953				
	Barcelona á Francia, por Figueras.	Arenys de Mar á Tordera.	3 de Diciembre.	27,854				
	Sevilla á Cádiz.	Sevilla á Jerez.	1.º de Mayo.	103,624				
1860	Zaragoza á Barcelona.	Lérida á Manresa.	30 de Mayo.	118,076	764,357	1.913,082	308,265	4.400,215
	Alcázar á Ciudad Real.	Alcázar á Manzanares.	1.º de Julio.	49,244				
	San Isidro de Dueñas á Alar.	San Isidro de Dueñas á Alar.	1.º de Agosto.	90,851				
	Madrid á Iruñ.	Valladolid á Venta de Baños.	1.º de Agosto.	36,631				
	Zaragoza á Alsásua.	Caparroso á Pamplona.	1.º de Setiembre.	59,812				
	Barcelona á Francia, por Figueras.	Granollers á la Rambla de Santa						
		Coloma.	1.º de Setiembre.	39,768				
	Madrid á Iruñ.	Medina del Campo á Valladolid.	15 de Setiembre.	42,365				
	Alcázar de San Juan á Ciudad Real.	Manzanares á Daimiel.	1.º de Octubre.	21,480				
	Alar á Santander.	Bárcena á los Corrales.	2 de Octubre.	15,579				
	Madrid á Zaragoza.	Guadalajara á Jadraque.	5 de Octubre.	47,376				
	Madrid á Iruñ.	Venta de Baños á Burgos.	25 de Noviembre	84,310				
	Id.	San Chiridian á Medina.	25 de Noviembre	53,244				

AÑOS.	DESIGNACION DE LAS LINEAS	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO.			LONGITUD TOTAL	LONGITUD TOTAL	N. DE KIÓMETROS	N.º DE KIÓMETROS
		DESIGNACION DE LOS TROZOS.	FECHA	LONGITUD.	ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO.	ABIERTA AL PÚBLICO	CONCEDIDOS POR AÑO,	CONCEDIDOS
			DE LA APERTURA.		Kilómetros.	HASTA FIN DE CADA AÑO.	HASTA FIN DE CADA AÑO.	DEDUCIDO DEL ESTADO ANTERIOR.	HASTA FIN DE CADA AÑO.
				Kilómetros.	Kilómetros.	Kilómetros.	Kilómetros.	Kilómetros.
1861	Alcázar á Ciudad Real.	Daimie á Almagro.	24 de Enero.	21,313	456,431	2,369,513	842,584	5,242,799
	Sevilla á Cádiz.	Puerto Real á Cádiz.	13 de Marzo.	27,942				
	Alcázar á Ciudad Real.	Almagro á Ciudad Real.	14 de Marzo.	22,240				
	Zaragoza á Alsásua.	Tudela á Caparroso.	15 de Mayo.	43,801				
	Madrid á Irun.	Búrgos á Quintanapalla.	25 de Julio.	46,261				
	Barcelona á Francia, por Figueras.	Tordera á la Ramblade Sta. Coloma.	1.º de Agosto.	9,174				
	Madrid á Irun.	Madrid al Escorial.	9 de Agosto.	50,285				
	Zaragoza á Alsásua.	Casetas á Tudela.	18 de Setiembre.	62,193				
	Zaragoza á Barcelona.	Zaragoza á Lérida.	18 de Setiembre.	183,674				
	Sevilla á Cádiz.	Ramal de union con la de Córdoba.	20 de Setiembre.	5,959				
1862	Madrid á Zaragoza.	Casetas á Zaragoza.	1.º de Octubre.	13,280	360,402	2,729,915	185,259	5,428,038
	Barcelona á Francia, por Figueras.	Rambla de Santa Coloma á Gerona.	17 de Marzo.	29,730				
	Zaragoza á Barcelona.	Moncada á Barcelona.	21 de Marzo.	10,818				
	Madrid á Irun.	Miranda á Olazagoitia.	13 de Abril.	72,962				
	Valencia á Tarragona.	Valencia á Murviedro.	20 de Abril.	25,680				
	Manzanares á Córdoba.	Manzanares á Sta. Cruz de Mudela.	21 de Abril.	42,000				
	Madrid á Zaragoza.	Jadraque á Medinaceli.	2 de Julio.	61,759				
	Madrid á Irun.	Quintanapalla á Miranda.	26 de Julio.	74,547				
	Valencia á Tarragona.	Murviedro á Nules.	25 de Agosto.	22,344				
	Lérida á Reus y Tarragona.	Ramal entre estaciones á Reus.	15 de Setiembre.	2,654				
1863	Valencia á Tarragona.	Nules á Castellon.	26 de Diciembre.	17,938	837,806	3,367,721	249,373	5,677,631
	Albacete á Cartagena.	Murcia á Cartagena.	1.º de Febrero.	64,517				
	Madrid á Zaragoza.	Medinaceli á Albama.	4 de Febrero.	52,396				
	Tudela á Bilbao.	Miranda á Bilbao.	2 de Marzo.	103,852				
	Madrid á Irun.	Ávila á San Chidrian.	4 de Marzo.	30,821				
	Lérida á Reus y Tarragona.	Montblanch á Reus.	13 de Mayo.	27,588				
	Tudela á Bilbao.	Haro á Miranda.	15 de Mayo.	18,238				
	Madrid á Zaragoza.	Albama á Alagon.	25 de Mayo.	102,652				
	Barcelona á Sarriá.	Barcelona á Sarriá.	11 de Julio.	4,657				
	Madrid á Irun.	Escorial á Ávila.	1.º de Julio.	70,273				
	Tudela á Bilbao.	Castejon á Haro.	31 de Agosto.	126,917				
	Madrid á Irun.	Beasain á San Sebastian.	1.º de Setiembre.	41,340				
	Córdoba á Málaga.	Alora á Málaga.	16 de Setiembre.	37,148				
	Ciudad Real á Badajoz.	Badajoz á la frontera de Portugal.	20 de Setiembre.	5,494				
	Madrid á Irun.	San Sebastian á Irun.	18 de Octubre.	16,900				
	Palencia á Ponferrada.	Palencia á Leon.	9 de Noviembre.	122,375				
	Valencia á Tarragona.	Castellon á Benicasin.	19 de Noviembre.	12,575				

AÑOS.	DESIGNACION DE LAS LINEAS.	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO.			LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO. — Kilómetros.	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO HASTA FIN DE CADA AÑO. — Kilómetros.	N.º DE KILÓMETROS CONCEDIDOS POR AÑO. — DEDUCIDO DEL ESTADO ANTERIOR.	N.º DE KILÓMETROS CONCEDIDOS — HASTA FIN DE CADA AÑO.
		DESIGNACION DE LOS TROZOS.	FECHA DE LA APERTURA.	LONGITUD. Kilómetros.				
1864	Zaragoza á Alsásua	Pamplona á Irún	9 de Enero.	21,686	494,484	4.062,205	860,239	6.537,870
	Albacete á Cartagena	Chinchilla á Hellín	18 de Enero.	49,777				
	Carcagente á Gandía (tramway)	Carcagente á Gandía	8 de Febrero.	35,072				
	Quintanilla de las Torres á Orbó	Quintanilla á Orbó	1.º de Marzo.	13,208				
	Madrid á Irun	Irun á la frontera	22 de Abril.	4,704				
	Medina del Campo á Zamora	Medina á Toro	3 de Mayo.	57,457				
	Id.	Toro á Zamora	28 de Mayo.	32,390				
	Madrid á Zaragoza	Grisen á Casetas	4.º de Agosto.	6,376				
	Ciudad Real á Badajoz	Ciudad Real á Puertollano	19 de Agosto.	38,520				
	Madrid á Irun	Olazagoitia á Beasain	20 de Agosto.	45,963				
	Utrera á Moron	Utrera á Moron	12 de Setiembre.	35,035				
	Tardienta á Huesca	Tardienta á Huesca	12 de Setiembre.	24,719				
	Madrid á Irun	Ramal de enlace de las estaciones de Madrid	1.º de Octubre.	6,698				
	Albacete á Cartagena	Hellín á Agramon	8 de Octubre.	19,612				
	Id.	Cieza á Murcia	8 de Octubre.	49,817				
	Ciudad Real á Badajoz	Mérida á Badajoz	20 de Octubre.	59,245				
	Albacete á Cartagena	Albacete á Chinchilla	9 de Marzo.	49,776				
	Valencia á Tarragona	Benicasin á Ulldecona	12 de Marzo.	84,154				
1865	Id.	Amposta á Tarragona	12 de Marzo.	70,102	766,379	4.828,584	484,086	7.024,956
	Manzanares á Córdoba	Santa Cruz de Mudela á las Ventas de Cárdenas	25 de Marzo.	26,963				
	Albacete á Cartagena	Calasparra á Cieza	27 de Marzo.	24,979				
	Tarragona á Martorell y Barcelona	Tarragona á Martorell	15 de Abril.	73,176				
	Albacete á Cartagena	Agramon á Calasparra	27 de Abril.	17,861				
	Zaragoza á Alsásua	Irún á Alsásua	22 de Junio.	30,525				
	Lérida á Reus y Tarragona	La Espluga á Montblanch	26 de Junio.	6,460				
	Triano á la ría de Bilbao	Urtola á la ría de Bilbao	26 de Junio.	7,298				
	Ciudad Real á Badajoz	Puertollano á Veredas	28 de Julio.	18,780				
	Córdoba á Málaga	Córdoba á Alora	15 de Agosto.	455,222				
	Campillos á Granada	Bobadilla á Antequera	20 de Agosto.	45,000				
	Ciudad Real á Badajoz	Magaceta á Mérida	24 de Agosto.	67,593				
	Manzanares á Córdoba	Vilches á Córdoba	15 de Setiembre.	446,500				
	Lérida á Reus y Tarragona	Vimbodí á la Espluga	4 de Noviembre.	4,990				

AÑOS.	DESIGNACION DE LAS LINEAS.	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO.			LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO. — Kilómetros.	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO HASTA FIN DE CADA AÑO. — Kilómetros.	N.º DE KILÓMETROS CONCEDIDOS POR AÑO, DEDUCIDOS DEL ESTADO ANTERIOR.	N.º DE KILÓMETROS CONCEDIDOS HASTA FIN DE CADA AÑO.
		DESIGNACION DE LOS TROZOS.	FECHA DE LA APERTURA.	LONGITUD. Kilómetros.				
1866	Alar del Rey á Santander.	Reinosa á Santiurde.	2 de Febrero.	40,876	346,847	5.445,404		7.024,936
	Palencia á Ponferrada.	Leon á Astorga.	16 de Febrero.	54,987				
	Ciudad Real á Badajoz.	Castuera á Magacela.	17 de Marzo.	29,068				
	Id.	Almorchon á Castuera.	30 de Junio.	24,472				
	Alar á Santander.	Santiurde á Bárcena.	8 de Julio.	24,698				
	Manzanares á Córdoba.	Veata de Cárdenas á Vilches.	15 de Setiembre.	28,037				
	Ciudad Real á Badajoz.	Veredas á Almorchon.	29 de Noviembre.	98,644				
	Campillos á Granada.	Loja á Granada.	10 de Diciembre.	52,335				

FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866. Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P."

Estado de los ferro-carriles españoles y su distribucion entre las diferentes Compañías y Sociedades, en 1.º de Enero de 1867, segun el orden de importancia de éstas.

DESIGNACION DE LAS COMPAÑÍAS Y SOCIEDADES (1).	LÍNEAS QUE COMPRENDE CADA COMPAÑÍA Ó SOCIEDAD.	LONGITUDES CONCEDIDAS A CADA UNA.		LONGITUDES EN EXPLOTACION.	
		PARCIALES. Kilómetros.	TOTALES. Kilómetros.	PARCIALES. Kilómetros.	TOTALES. Kilómetros.
Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.	Madrid á Almansa.	357,874	1,425,414		1,425,414
	Almansa á Alicante.	96,509			
	Madrid á Zaragoza.	340,673			
	Alcázar á Ciudad Real.	114,286			
	Allaceto á Cartagena.	246,369			
	Manzanares á Córdoba.	243,500			
	Castillejo á Toledo.	26,203			
Compañía de los ferro-carriles de Palencia á la Coruña y de Leon á Gijon.	Palencia á Ponferrada.	238,140	745,085	174,362	174,362
	Ponferrada á la Coruña	312,357		"	
	Leon á Gijon.	194,588		"	
Compañía de los ferro-carriles del Norte de España.	Madrid á Valladolid.	255,689	737,133		737,133
	Valladolid á Burgos.	120,941			
	Burgos á Irun.	269,652			
	Venta de Baños á Alar del Rey.	90,851			
Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Barcelona y Pamplona.	Zaragoza á Barcelona.	363,780	605,516		605,516
	Zaragoza á Alsásua.	213,017			
	Tardienta á Huesca.	21,719			
Compañía de los ferro-carriles de Ciudad Real á Badajoz y Almorchon á Belmez.	Ciudad Real á Badajoz.	341,516	404,959	341,516	341,516
	Castillo de Almorchon á Belmez.	63,443		"	
Compañía de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.	Almansa á Játiva.	76,547	408,144	76,547	366,085
	Játiva al Grao de Valencia.	59,745		59,745	
	Valencia á Tarragona.	271,849		229,793	
Suma y sigue.			1,326,248		3,650,026

DESIGNACION DE LAS COMPAÑÍAS Y SOCIEDADES (1).	LÍNEAS QUE COMPRENDE CADA COMPAÑÍA Ó SOCIEDAD.	LONGITUDES CONCEDIDAS A CADA UNA.		LONGITUDES EN EXPLOTACION.	
		PARCIALES. — Kilómetros.	TOTALES. — Kilómetros.	PARCIALES. — Kilómetros.	TOTALES. — Kilómetros.
	Sumas anteriores.		4.326,248		3.650,026
Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Jerez y Cádiz.	Sevilla á Jerez.	109,580			
	Jerez al Trocadero.	27,220	164,742		164,742
	Puerto Real á Cádiz.	27,942			
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Málaga.	Córdoba á Málaga.	192,370	326,870	192,370	259,705
	Bobadilla á Granada.	134,500		67,335	
Sociedad del ferro-carril de Tudela á Bilbao.	Tudela á Bilbao.		249,037		249,037
Ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia.	Madrid á Malpartida de Plasencia.		242,906		
Compañía de los ferro-carriles de Barcelona á Francia, por Figueras.	Barcelona á Granollers.	29,475		29,475	
	Granollers á la Rambla de Santa Coloma.	39,768		39,768	
	Barcelona á Mataró.	28,285		28,285	
	Mataró á Arenys de Mar.	9,705	242,592	9,705	174,288
	Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma.	37,325		37,325	
	Rambla de Santa Coloma á Gerona.	29,730		29,730	
	Gerona á Figueras.	44,231			
Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.	Figueras á la frontera francesa.	27,073			
	Medina del Campo á Zamora.	89,847	216,268	89,847	89,847
	Orense á Vigo.	126,421			
Ferro-carril de Madrid á Cuenca.	Madrid á Cuenca.		158,000		
Compañía del ferro-carril de Isabel II.	Alar del Rey á Santander.		137,360		137,360
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla.	Córdoba á Sevilla.		130,016		130,016
Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona.					
	Martorell á Barcelona.		104,777		104,777
	Tarragona á Martorell.				
	Suma y sigue.		6.295,816		4.956,798

DESIGNACION DE LAS COMPAÑÍAS Y SOCIEDADES (1).	LÍNEAS QUE COMPRENDE CADA COMPAÑÍA Ó SOCIEDAD.	LONGITUDES CONCEDIDAS A CADA UNA.		LONGITUDES EN EXPLOTACION.	
		PARCIALES.	TOTALES.	PARCIALES.	TOTALES.
		Kilómetros.	Kilómetros.	Kilómetros.	Kilómetros.
	Sumas anteriores.		6.295,816		4.956,798
Compañía de los ferro-carriles de Lérida á Reus y Tarragona.	Reus á Tarragona. Montblanch á Reus. Lérida á Montblanch.. . . .	15,753 27,588 59,630	102,971	15,753 27,588 11,450	54,791
Ferro-carriles de Utrera á Moron y Osuna.	Utrera á Moron. Utrera á Osuna.	35,035 63,714	98,746	35,035 .	35,035
Compañía del ferro-carril de Zaragoza á Escatron.	Zaragoza á Escatron.		81,063	.	.
Ferro-carril de Medina á Salamanca.	Medina del Campo á Salamanca.		78,410	.	.
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez.	Córdoba á Belmez.		73,180	.	.
Compañía del ferro-carril de Santiago al Carril.	Santiago al Carril.		42,825	.	.
Ferro-carril de las Minas de cobre de Huelva.	Thársis al Odiel.		43,473	.	.
Compañía del ferro-carril de Langreo en Asturias.	Sama de Langreo á Gijón.		38,542		38,542
Ferro-carril de Alcázar á Quintanar.	Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden.		26,360	.	.
Compañía del ferro-carril de San Saturnino de Noya á Igualada.	San Saturnino de Noya á Igualada.		25,240	.	.
Ferro-carril de Quintanilla de las Torres á Orbó.	Quintanilla de las Torres á Orbó.		13,208		13,208
Ferro-carril de las Minas de Triano á la Ría de Bilbao.	Minas de Triano á la Ría de Bilbao.		8,599		7,298
Compañía del ferro-carril de Barcelona á Sarriá.	Barcelona á Sarriá.		4,657		4,657
TRAMWAYS.					
Sociedad del tramway de Carcagente á Gandía.	Carcagente á Gandía.		35,072		35,072
Tramway de Gandía á Denia.	Gandía á Denia.. . . .		30,560	.	.
Idem de Mollet á Caldas de Mombuy.	Mollet á Caldas de Mombuy.		13,234	.	.
Idem de la Plaza del Progreso (en Madrid) á la Dehesa de los Carabancheles.	Plaza del Progreso (en Madrid) á la Dehesa de los Carabancheles.. . . .		10,000	.	.
	TOTALES.		7.021,956		5.145,401

(1) Los ferro-carriles que no se administran por una compañía ó sociedad se designan con el nombre de la línea.

FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866. Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P."

APENDICE 6

FF.CC. EN EXPLOTACION EN MAYO DE 1867

COMPANIA	KMS.
Madrid a Zaragoza y a Alicante	1.425,4
Norte de España	737,1
Zaragoza a Barcelona y a Pamplona	605,6
Almansa a Valencia y Tarragona	408,1
Ciudad Real a Badajoz y Almorchón a Bélmez	341,5
Córdoba a Málaga	259,7
Tudela a Bilbao	249,0
Palencia a La Coruña y León a Gijón	174,4
Barcelona a Francia por Figueras	174,3
Sevilla a Jerez y Cádiz	164,7
F.C. Isabel II (Alar a Santander)	137,4
Córdoba a Sevilla	130,0
Tarragona a Martorell y Barcelona	101,8
Medina a Zamora y Orense a Vigo	89,8
Lérida a Reus y Tarragona	54,8
F.C. de Langreo	* 38,6
Utrera a Morón y a Osuna	35,0
Quintanilla T. a Orbó	13,2
Minas de Triano a Ría de Bilbao	7,3
F.C. de Barcelona a Sarriá	4,7
TOTAL	5.152,4

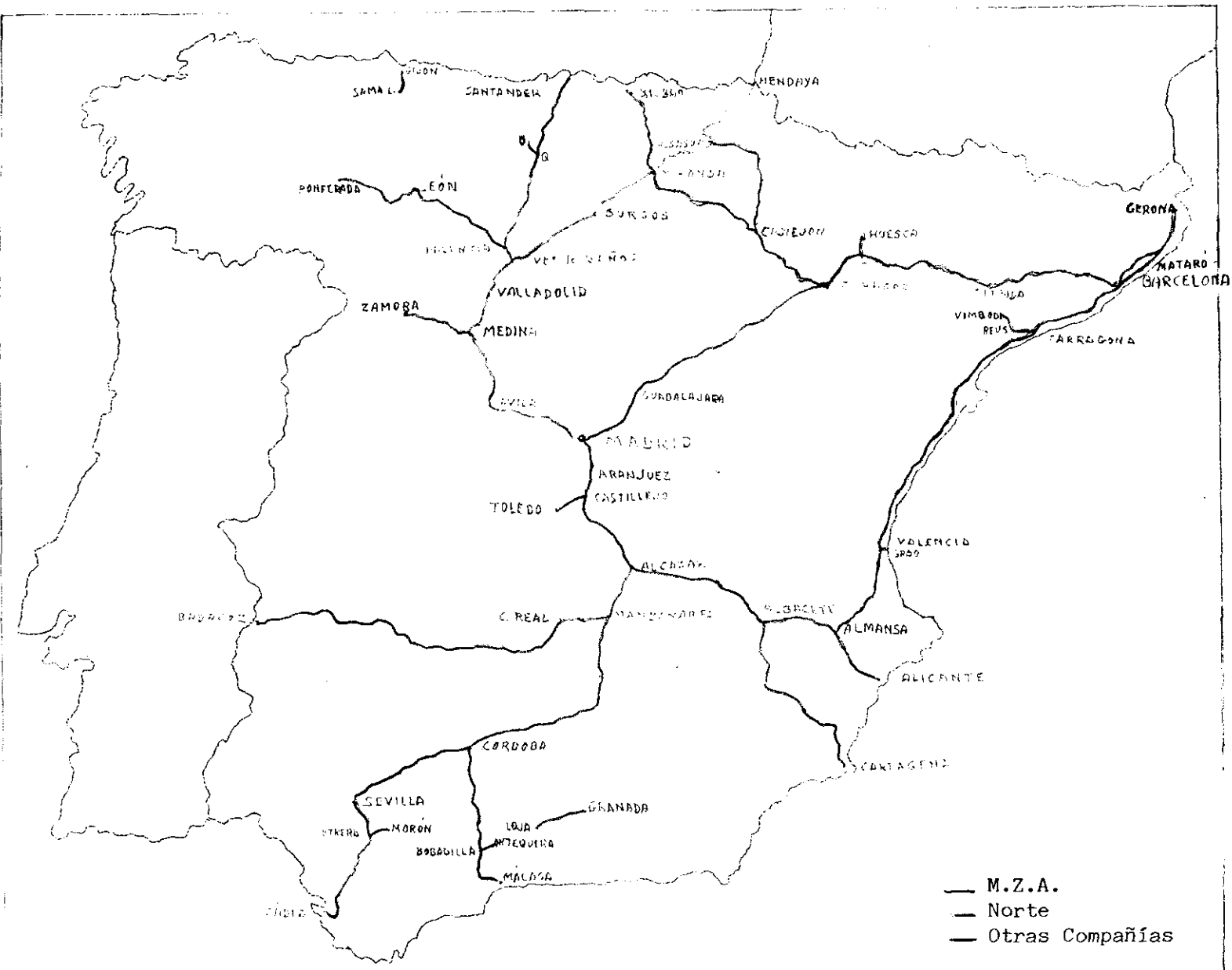
* Vía estrecha

Elaboración propia

FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866. Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P." y WAIS SAN - MARTIN, "Hª de los FF.CC. Españoles". Tomo II, apéndice.

APENDICE 7

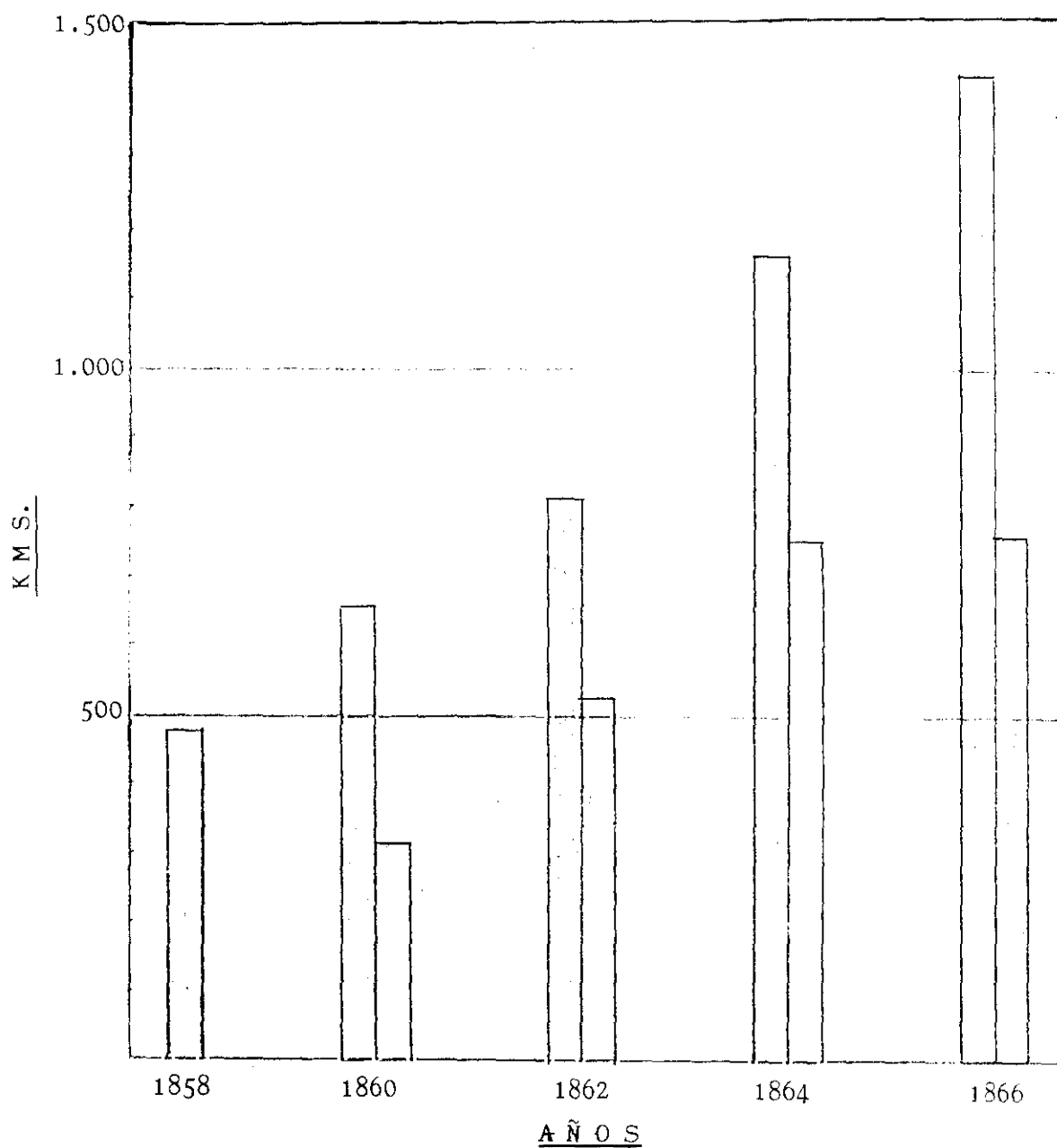
LINEAS EN EXPLOTACION EN MAYO DE 1867



FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866. Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P."

APENDICE 8

KMS. DE RED EN EXPLOTACION EN LAS COMPAÑIAS
M.Z.A. Y NORTE EN LOS AÑOS QUE SE INDICA



— Cª M.Z.A.

- - - Cª del Norte

Elaboración propia

FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866. Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P."

APENDICE 9

KMS. DE FERROCARRIL EXPLOTADOS POR LA COMPAÑIA M.Z.A.

AÑO	KMS.	
1856	278	
1857	285	
1858	436	
1859	509	
1860	608	
1861	691	
1862	753	
1863	992	
1864	1.105	
1865	1.228	
1866	1.296	
1867	1.428	
1875	1.428	+ 131 en 2º semt. Córdoba-Sevilla
1876	1.559	
1880	1.918	
1881	2.249	
1884	2.334	
1885	2.672	

FUENTE: Memorias de las Juntas Generales de Accionistas,
de 20-05-1876 y 30-05-1886.

APENDICE 10

KMS. DE FF.CC. ABIERTOS A LA EXPLOTACION
CADA UNO DE LOS AÑOS 1848-1892

AÑOS	KILOMETROS	AÑOS	KILOMETROS
1848	29	1871	18
1849	29	1872	28
1850	29	1873	118
1851	49	1874	232
1852	26	1875	251
1853	118	1876	181
1854	115	1877	187
1855	143	1878	222
1856	51	1879	399
1857	146	1880	373
1858	183	1881	257
1859	298	1882	110
1860	765	1883	403
1861	457	1884	436
1862	360	1885	249
1863	832	1886	289
1864	504	1887	201
1865	765	1888	162
1866	320	1889	192
1867	43	1890	223
1868	187	1891	233
1869	66	1892	456
1870	28		
		TOTAL	10.710

FUENTE: Anuario de FF.CC. de E. de la Torre.- Año I, 1893

APENDICE 11

COMPañIA DE LOS FF.CC. ANDALUCES

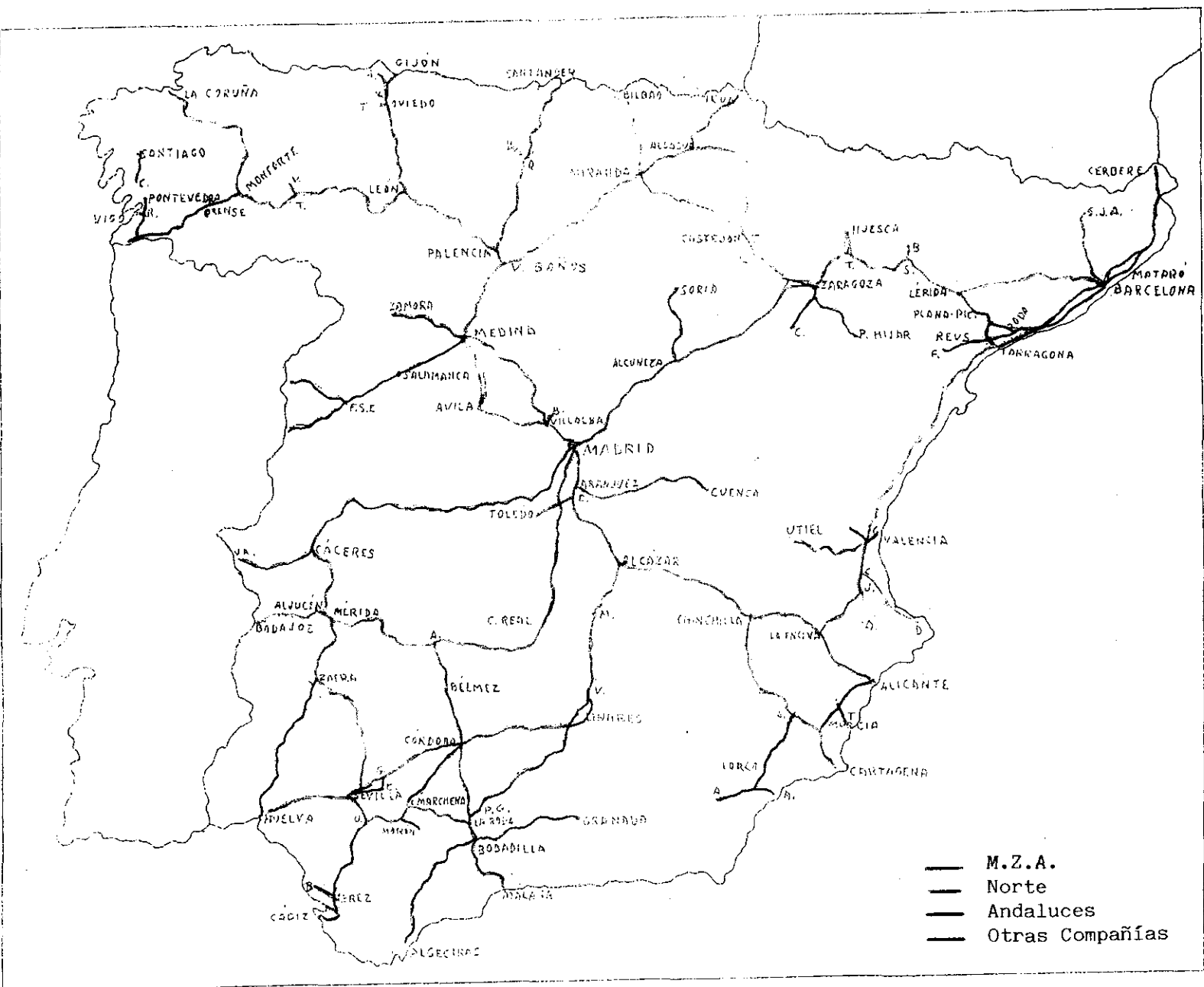
Líneas en explotación en 22-01-1893,
con indicación de kilómetros y número de estaciones

L I N E A	KMS.	ESTACIONES
Sevilla a Jerez y Cádiz	165	19
Empalme a Trocadero	7	1
Utrera a Morón	36	3
Utrera a La Roda	111	7
Jerez a Bonanza	29	4
Marchena a Córdoba	92	7
Córdoba a Málaga	196	21
Bobadilla a Granada	123	16
Córdoba a Bélmez	72	8
Alicante a Murcia y ramal a Torrevieja .	91	13
Puente Genil a Linares	177	17
T O T A L	1.099	116

FUENTE: Anuario de FF.CC., de E. de la Torre. Año 1893

APENDICE 12

FF.CC. DE VIA DE ANCHO NORMAL EN EXPLOTACION EN 1893
(Se incluyen 118 Kms. de vía estrecha de la Compañía Norte)



Elaboración propia; a partir del Anuario de FF.CC. I, 1893

APENDICE 13

RED DE LA COMPAÑIA DEL NORTE EN 31-12-1897

L I N E A	KILOMETROS	
	Explotados	En const.
Contorno Madrid	8	
Madrid-Hendaya	640	
Villalba-Medina (Segovia)	155	
Villalba-Berrocal	* 11	
Venta de Baños-Santander	230	
Quintanilla-Barruelo	14	
Palencia-La Coruña	547	
Toral-Villafranca	10	
León-Gijón	171	
Oviedo-Trubia	13	
Villabona-San Juan de Nieva	20	
Soto de Rey-Ciaño Santa Ana	22	
Alsasua-Barcelona	599	
Tudela-Tarazona	* 22	
Zuera-Turuñana	-	40
Tardienta-Huesca	22	
Huesca a Francia, por Canfranc.....	111	27
Selgua-Barbastro	20	
Lérida-Tarragona	103	
Castejón-Bilbao	250	
Encina-Valencia-Tarragona	388	
Valencia-Grao	5	
Carcagente-Denia	* 67	
Játiva-Alcoy	38	25
San Andrés-San Juan de las Abadesas	114	
Valencia-Utiel	88	
T O T A L	3.668	92

* Vía estrecha

FUENTE: Memoria correspondiente a la Junta General de Accionistas de 16-07-1898

APENDICE 14

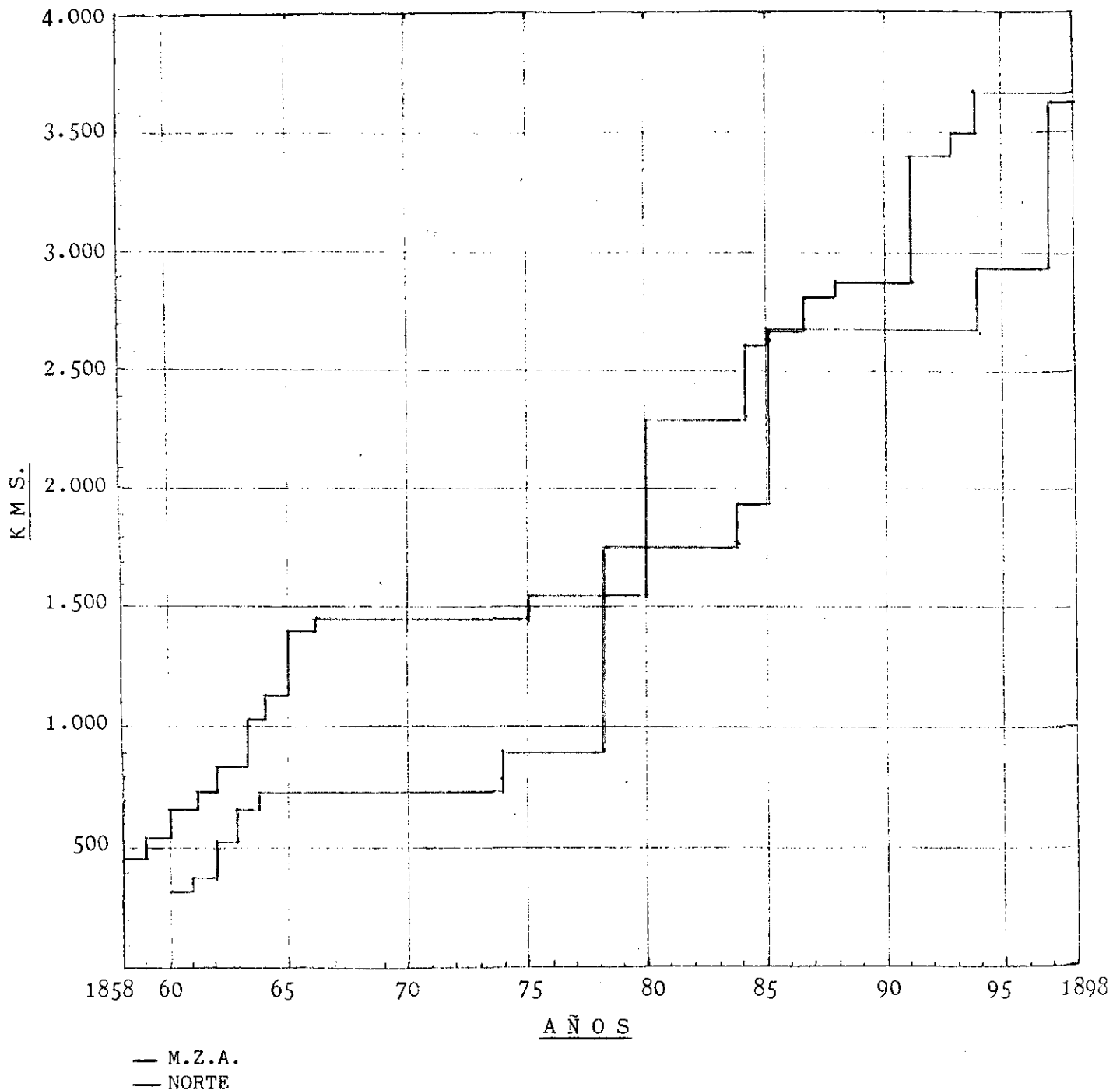
RED DE LA COMPAÑIA M.Z.A. EN 1898

L I N E A	KMS.
Madrid-Alicante	455
Castillejo-Toledo	26
Madrid-Zaragoza	341
Alcázar-Ciudad Real	115
Albacete-Cartagena	247
Manzanares-Córdoba	244
Córdoba-Sevilla	131
Madrid-Badajoz	516
Almorchón-Bélmex	64
Mérida-Sevilla	205
Huelva-Sevilla	110
Aljucén-Cáceres	66
Aranjuez-Cuenca	152
Valladolid-Ariza	255
Guadajoz-Carmona	14
<u>RED CATALANA</u>	
Tarragona-Barcelona	106
Barcelona-Frontera F ^a , por el interior	168
Barcelona-Santa Coloma, por Mataró	76
Zaragoza a Roda	271
Barcelona-Valls	97
Ramal de la Bordeta	4
T O T A L	3.664

FUENTE: Memoria Junta General de Accionistas

APENDICE 15

DESARROLLO DE LAS REDES DE LAS COMPAÑIAS M.Z.A. Y NORTE, ENTRE LOS AÑOS 1858 y 1898



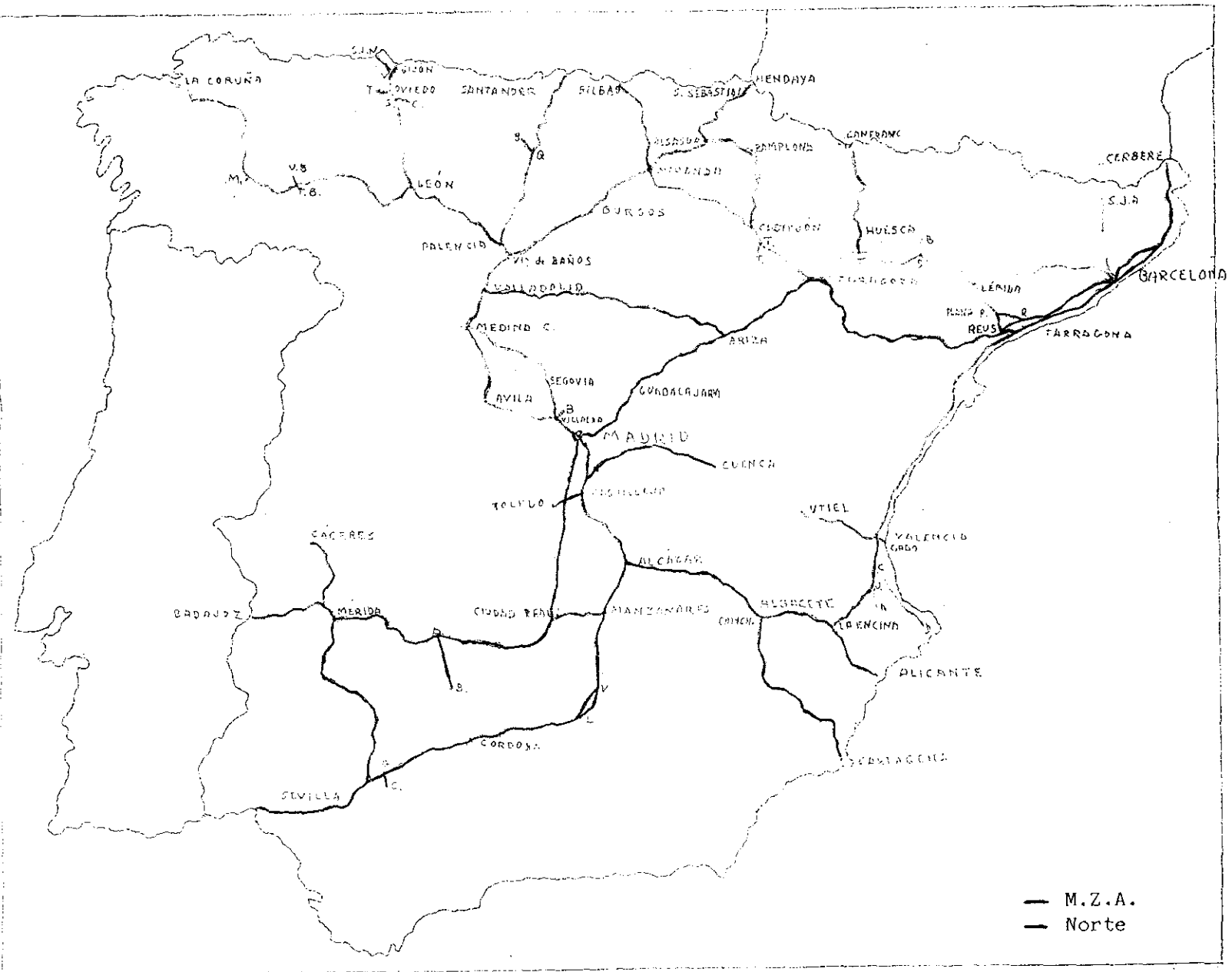
En la red de Norte se incluye la línea Valencia a Utiel -88 kms.-; explotada por esta Compañía desde 1893, aunque no pasó definitivamente a la misma hasta 1917. (Mmª J.G.A. de 18-05-1918)

Elaboración propia

FUENTES: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866. Presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P."; Memorias de las Juntas Generales de Accionistas de las respectivas Compañías; y Wais, op. cit.

APPENDICE 16

REDES EXPLOTADAS POR NORTE Y M.Z.A. EN 1900



Elaboración propia

FUENTE: Anuario de FF.CC. de 1901

APENDICE 17

DESARROLLO DE LA RED FERROVIARIA NACIONAL

AÑO	KMS.
1852	102
1855	477
1860	1.918
1865	4.833
1870	5.475
1875	6.120
1880	7.480
1885	8.933
1890	10.012
1895	12.364
1900	13.281
1905	14.430
1911	14.624

FUENTE: Gaceta de los Caminos de Hierro, nº 2.874, de
16-03-1912.

APENDICE 18

EXTENSION DE LA RED FERROVIARIA EN 31-12-1898 Y EN 30-06-1917

C O M P A Ñ I A		KMS.	
		En 31-12-1898	En 30-06-1917
VIA DE ANCHO NORMAL	Norte de España	* 3.584	* 3.598
	M.Z.A.	3.665	3.675
	Andaluces	1.108	1.263
	Bobadilla a Algeciras	178	**
	M.C.P. y O.E.	777	777
	M.Z. y O.V.	299	299
	Sur de España	246	385
	Central de Aragón	-	298
	Salamanca a la Frontª Portuguesa ...	204	204
	Zafra a Huelva	180	180
	Lorca a Baza y Dipt. A. a Ptª Aguilas	168	166
	Alcuneza/Torralba a Soria	104	94
	Medina C. a Salamanca	77	77
	Otras Compañías	366	467
TOTAL ANCHO NORMAL		10.956	11.483
DE VIA ESTRECHA		2.019	4.063
TOTAL GENERAL		12.975	15.546

* Norte tiene, además, 100 Kms. de vía estrecha

** Unida a la Compañía de Andaluces

FUENTE: Anuarios de FF.CC. de E. de la Torre, de 1899 y 1918

APENDICE 19

COMPañIA M. Z. A.

Pérdidas sufridas de 1891 a 1900 por efectos
del cambio y de la diferencia resultante entre
la peseta y el franco por la reforma monetaria

EJERCICIO	PERDIDA EN CAMBIO	DIFERENCIA DE LA PESETA AL FRANCO
1891	2.696.069	1.233.564
1892	3.651.491	1.234.954
1893	3.867.440	1.250.815
1894	3.868.644	1.271.862
1895	4.145.702	1.284.915
1896	6.510.663	1.284.763
1897	8.584.317	1.284.158
1898	15.378.773	1.021.639
	1.287.307	252.450
1899	8.131.918	1.277.268
1900	10.263.813	1.284.617
TOTALES	68.386.137	12.681.005

FUENTE: Memoria de la Junta General de Accionistas, de
20-05-1901.

APENDICE 20

COMPañIA M.Z.A.

CARBON CONSUMIDO, IMPORTE DEL MISMO Y PRECIO MEDIO
DE LA TONELADA, EN LOS AÑOS 1909 A 1917

AÑO	CONSUMO TONELADAS	GASTO TOTAL ₡	PRECIO MEDIO DE LA TONELADA ₡
1909	326.880	9.289.929	28,42
1910	338.564	9.351.137	27,62
1911	340.256	9.826.593	28,88
1912	375.460	11.076.070	29,50
1913	410.937	13.444.125	32,715
1914	403.371	13.585.688	33,68
1915	409.370	17.651.852	44,62
1916	468.431	28.877.627	61,64
1917	543.472	39.272.917	72,26

FUENTE: Memorias de las Juntas Generales de Accionistas de -
09-05-1915, para los años 1909 a 1914; de 13-05-1917
para los años 1915 y 1916; y de 12-05-1918 para el -
año 1917

APENDICE 21

COMPANÍA DEL NORTE

CARBON CONSUMIDO, IMPORTE DEL MISMO, PRECIO MEDIO DE LA
TONELADA Y CONSUMO MEDIO POR Km. DE MAQUINA, EN LOS AÑOS 1913 A 1917

AÑO	CONSUMO TONELADAS	GASTO TOTAL ₡	PRECIO MEDIO DE LA TONELADA ₡	CONSUMO MEDIO POR KM. MAQUINA KGS.
1913	518.861	16.214.421	31,25	16.244
1914	515.217	15.737.915	30,54	16.663
1915	557.861	19.665.810	35,25	17.914
1916	653.300	33.733.837	51,63	20.122
1917	673.091	47.181.488	70,10	23.130

FUENTE: Memoria de la Junta General de Accionistas de 18-05-1918

APENDICE 22

RELACION DE DIPUTADOS Y SENADORES PUBLICADA POR LA
REVISTA "ADELANTE" (Nº 72, de 22-10-1912) QUE VENIAN
COBRANDO SUELDOS DE LAS COMPAÑIAS DE FF.CC. CUANDO
FUERON SOMETIDOS A LAS CORTES POR EL GOBIERNO DE
CANALEJAS, EN 1912, LOS PROYECTOS DE LEY DE FF.CC.

DIPUTADO O SENADOR	COMPAÑIA A CUYO SUELDO ESTA
Rodríguez San Pedro	Norte
Estanislao Urquijo	Norte
Martín Zavala	Norte
Vicente Alonso Martínez	Norte
Conde de Bernar	Norte
Fernando León y Castillo	Norte
Eduardo Cobián	Norte
Baüer	M. Z. A.
Urquijo	M. Z. A.
Amós Salvador	M. Z. A.
Dato	M. Z. A.
Marqués de Sta. Mª de Silvela	M. Z. A.
Conde de San Luis	M. Z. A.
Alvarado	M. Z. A.
Juan Cervantes	M. Z. A.
Duque de Baena	M. Z. A.
García Prieto	M. Z. A.
Lastres	Andaluces
Laiglesia	Andaluces
Marqués de Santillana	Andaluces

DIPUTADO O SENADOR	COMPAÑIA A CUYO SUELDO ESTA
Francisco Bergamín	Andaluces
Semprún	Andaluces
José Cort	M. C. P.
Marqués de Guadalmina	M. C. P.
Marqués de Goicorrotea	M. C. P.
Marqués de Cortina	M. C. P.
José Guillén Sol	M. C. P.
Estanislao Urquijo	M. C. P.
Javier Ugarte	M. C. P.
Javier Gi Blecerril	M. C. P.
Valeriano Weyler	FF.CC. del Sur
Bartolomé Bosch	FF.CC. del Sur
Arias de Miranda	FF.CC. del Sur
Salvador Raventós	FF.CC. del Sur
José Semprún	FF.CC. del Sur
Angel Urzaiz	M.Z. y O.V.
Ignacio Girona	M.Z. y O.V.
Félix Suárez Inclán	Central Aragón
Marqués de Lema	Central Aragón
Conde de Albay	Central Aragón
Sánchez de Toca	Central Aragón
Pérez Oliva	Salamanca F ^a
Conde de Moral de C.	Medina-Salamanca
Alejandro Groizard	Sevilla-Alcalá
Bernardo Sagasta	Tajuña
Prado Palacio	Tajuña
Lastres	Tajuña

DIPUTADO O SENADOR	COMPAÑIA A CUYO SUELDO ESTA
Marqués de Urquijo	Bilbao-Portugalete
Bosch	Olot-Gerona
Conde de Torroella de M.	Olot-Gerona
Jorge Silvela	Langreo
G. de la Mora y Gamazao	Langreo
Duque de las Torres	Carolina
Raimundo de Abadal	Onda a Castellón
H. Echevarrieta	Cortes a Borja
Gandarias	F.C. Amorebieta
Conde de Zubiría	Vasto Asturiana
Justo Martínez	FF.CC. Madrid
Navarro Reverter (p.)	FF.CC. Madrid
Navarro Reverter (h.)	FF.CC. Madrid
Lastres	FF.CC. Madrid
Marqués de la Cortina	FF.CC. Madrid
Bosch Alsina	Fun. Tibidabo
Pons y Enrich	Manresa-Berga
Benet y Colom	Manresa-Berga
C. de la Mora y Gamazao	Cantábrico
Mariano Baselga	Utrillas
Francos Rodríguez	Villajoyosa

Galería ferroviaria.



Excmo. Sr. D. Juan Barat.

Antiguo Director de la Compañía de los Caminos de Hierro
del Norte de España.

Director de la Compañía del Norte desde 20-02-1881 hasta 1901
(Tomada de "Gaceta de los Caminos de Hierro" Año LX nº 3.036,
de 01-08-1915. Pág. 337)



FELIX BOIX Y MERINO

Director General de la Compañía del Norte de 01-06-1908 a -
31-12-1918 y de 14-07-1920 hasta su fallecimiento en 1932.
(Tomado de Wais San Martín.- "Historia de los FF.CC. Españoles.
I" 3ª edic. Pág. 195)

Galería ferroviaria.



Excmo. Sr. D. Eduardo Maristany y Gibert.

Ingeniero Jefe de primera clase
del Cuerpo Nacional de Caminos, Canales y Puertos.

Director General de la Compañía M.Z.A. desde 01-02-1908 hasta 1934, en que pasó a Director Honorario.
(Tomado de "Gaceta de los Caminos de Hierro" Año LXI nº 3.066, de 15-03-1916. Pág. 121)

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE

DIRECCIÓN.

INSTRUCCIÓN GENERAL NÚM. 2

SOBRE EL

PERSONAL DE LOS SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA.

Madrid 1.º de Abril de 1891.

MADRID:
IMPRESA CENTRAL DE LOS FERROCARRILES,
Ronda de Embajadores, número 8.

1891.

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE.

DIRECCIÓN.

INSTRUCCIÓN GENERAL NÚM. 2

SOBRE EL

PERSONAL DE LOS SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA.

Previsiones generales al personal de la Compañía.—Personal de plantilla y á jornal.—Gratificaciones.—Fianzas.—Embarcos.—Enfermedades, heridas, defunciones.—Suscripciones.—Licencias y ausencias no autorizadas.—Gastos de oficina.—Indemnizaciones de gastos de viaje.—Gastos de cambio de residencia.—Habitación, alumbrado y calefacción para ciertos empleados.—Pases de circulación.—Billetes de favor.—Vestuario.—Almacén de comestibles.—Documentos de pago al personal.—Manera de hacer los pagos al personal.—Caja de Previsión.—Caja de Retiros.

I.

PREVENCIONES GENERALES AL PERSONAL DE LA COMPAÑÍA.

1. Todo empleado al servicio de la Compañía contraerá, por el hecho de su ingreso en la misma, el compromiso de desempeñar con exactitud y fidelidad el cargo que se le confie, el de conformarse escrupulosamente, en el ejercicio de sus funciones, á las instrucciones de servicio que se le den, y el de no pretextar jamás ignorancia de su deber para excusar sus faltas.

2. Todo empleado deberá en el desempeño de su servicio dar pruebas de moralidad, comedimiento, orden, aseo, buen carácter, y particularmente de cortesía y atención para con el público.

En las relaciones y trato de los empleados entre sí, deberá siempre observarse la mayor moderación, no dando gritos y evitando conversaciones é interpelaciones á distancia y en alta voz.

Los empleados de la Compañía no hablarán en público de asuntos de servicio, ni suministrarán á personas extrañas á ella datos de lo que en la misma ocurra, sin recibir previamente del Jefe del Servicio respectivo orden ó autorización escrita, á la que deberá preceder el asentimiento del Jefe de lo Contencioso.

APENDICE 27

COMPAÑIA M.Z.A.

ORDENES Y CIRCULARES VIGENTES EN 15-09-1862

ORDENES DE SERVICIO GENERAL

- Nº 2, de 01-04-1858.- Venta de efectos.- Prohibido a los agentes mezclar-se en ello, so pena de despido.
- Nº 4, de 17-02-1859.- Retenciones judiciales.
- Nº 6, .- Reglamento Contabilidad de Estaciones.- Recaudaciones suplementarias; en ruta por los Revisores, a la llegada por Vigilantes y Jefes de Estación. Permisos a los familiares de empleados (billetes).
- Nº 9, de 24-08-1862.- Títulos de transporte (6 clases).

ORDENES DE SERVICIO

- Nº 9, de 20-05-1859.- Talleres (Su organización y obras a destajo).
- Nº 23, de 25-04-1862.- Reglamento para los agentes que manejan fondos.
- Nº 43, de 01-09-1862.- Uniformes personal de Movimiento.
- Nº 49, de 06-09-1862.- Adelantos a los obreros y empleados para compra de bonos de la fonda económica.

CIRCULARES

- Nº 16, de 20-04-1859.- Uniformes. Urgiendo cumplimiento de lo dispuesto.
- Nº 20, de 24-08-1859.- Indemnización a Recaudadores y Factores de equipajes, por diferencias en la moneda.
- Nº 26, de 12-11-1859.- (Sobre el mismo asunto que la anterior).
- Nº 28, de 29-12-1859.- Prohibición de tomar hulla de los vagones.
- Nº 33, de 17-05-1860.- Se eviten averías en las mercancías. (Se trabaje mejor).
- Nº 37, de 01-02-1861.- Envío de los objetos usados, para que sean repuestos.

- Nº 47, de 23-10-1861.- Recordando cumplimiento art. 143 y 192 de la Orden de Servicio Gral. Nº 6, Contabilidad de Estaciones.
- Nº 53, de 01-04-1862.- No se extraiga de la estación ningún objeto, sin autorización.
- Nº 56, de 09-05-1862.- Se observa descuido.- No dejen subir en los trenes sin billete.

CIRCULARES DE LA DIRECCION

- Nº 1, de 10-01-1859.- Pago de las contribuciones.- Excitada la Dirección por el Gobernador de Madrid. Los empleados tienen obligación de pagar.
- Nº 2, de 01-04-1859.- Trato con los empleados de la Inspección Facultativa.

PORTADA Y 1ª PAGINA DE ALGUNOS REGLAMENTOS
DE LA COMPAÑIA M.Z.A.

FERRO-CARRILES
DE
MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE.

INSTRUCCIONES
PARA
LOS GUARDA-VIAS
DE DIA Y DE NOCHE,
Y PARA
LOS OBREROS DE LA VIA.

MADRID
IMPRESA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA
calle de la Madera, número 8.
—
1860

INSTRUCCION
PARA LOS GUARDA-VIAS.

CAPÍTULO PRIMERO.

ORGANIZACION DE LOS GUARDA-VIAS,

ARTÍCULO PRIMERO. Para la vigilancia de la vía de noche habrá guardas distribuidos en cantones, cuya longitud se determinará en un cuadro especial de la organizacion del servicio.

ART. 2.º La conservacion y vi-

FERRO-CARRILES

DE

MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE.

REGLAMENTOS :

- 1.º DE SEÑALES.
- 2.º DE LA CIRCULACION DE LA VÍA ÚNICA.
- 3.º DE LA VIGILANCIA DE LA VÍA.

APROBADOS POR REAL ÓRDEN DE 7 DE JULIO DE 1860.

MADRID.

IMPRESA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA.
calle de la Madera, núm. 8.

1860

REGLAMENTO DE SEÑALES.

Artículo 1.º

La falta total de señales indica que la vía se halla libre. En todos los puntos de la vía, y á todas horas, deberán tomarse las mismas disposiciones que cuando se espera un tren ó máquina aislada.

Cualquier interceptacion ú obstáculo de la vía deberá indicarse

COMPañÍA DE LOS FERRO-CARRILES

DE

MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE.

REGLAMENTOS.

- 1.º DE SEÑALES. (Aprobado por Real orden de fecha 8 de Agosto de 1872.)
- 2.º PARA LA CIRCULACION DE LA VÍA ÚNICA. (Aprobado por Real orden de 1.º de Octubre de 1864.)
- 3.º PARA LA VIGILANCIA DE LA VÍA. (Autorizado por la Division de ferro-carriles de Madrid en 30 de Abril de 1875.)

MADRID:

IMPRESA DE MANUEL MINUESA,
Ronda de Embajadores.

1875.

REGLAMENTO DE SEÑALES.

CAPITULO PRIMERO.

OBJETO Y DESCRIPCION DE LAS SEÑALES.

Artículo 1.º El objeto de las señales es poner en comunicacion á los agentes de la vía, de las estaciones y de los trenes para la trasmision de las órdenes ó avisos que interesen á la seguridad y regularidad con que debe verificarse la marcha de los trenes y máquinas aisladas, así de día como de noche, ya sea en circunstancias normales ó extraordinarias.

APENDICE 29

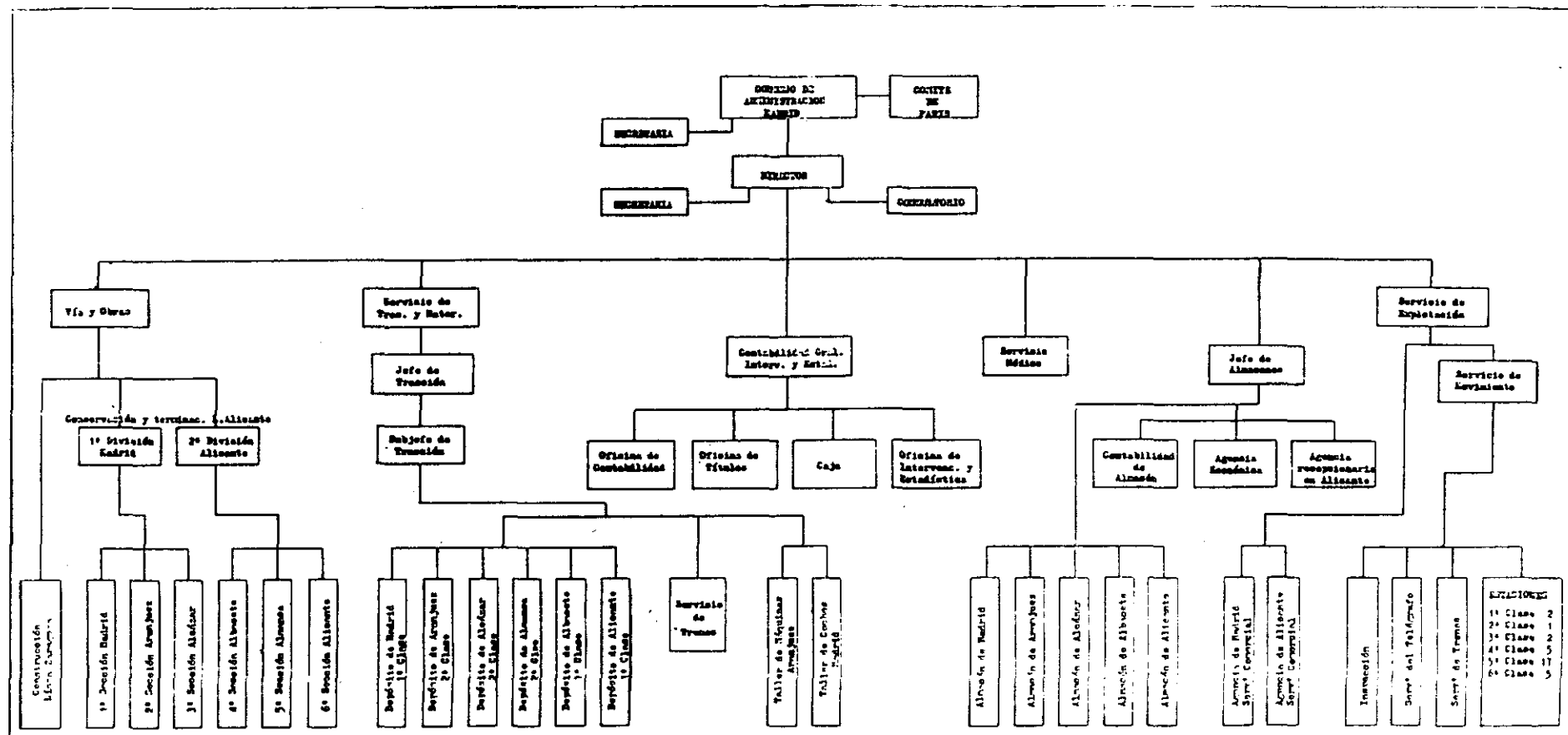
COMPañIA DEL NORTE

AUMENTOS DE SUELDO AL PERSONAL DE PLANTILLA
EN LOS CUADROS ANUALES. AÑOS 1907 A 1916

AÑOS	Nº DE AGENTES DE PLANTILLA	Nº DE AGENTES ASCENDIDOS	TANTO POR CIENTO	IMPORTE DEL ASCENSO ANUAL Pt.
1907	8.145	2.046	25,12	296.939
1908	8.295	2.146	25,87	319.402
1909	8.426	1.868	22,16	288.274
1910	8.566	1.409	16,45	203.760
1911	8.641	1.812	20,96	266.109
1912	9.242	2.086	22,57	313.216
1913	10.346	1.987	19,20	329.479
1914	10.474	1.953	18,64	297.140
1915	10.978	2.126	19,36	286.606
1916	10.984	2.092	19,05	346.658

FUENTE: "La Compañía del Norte y su personal.- Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario" (Página 39)

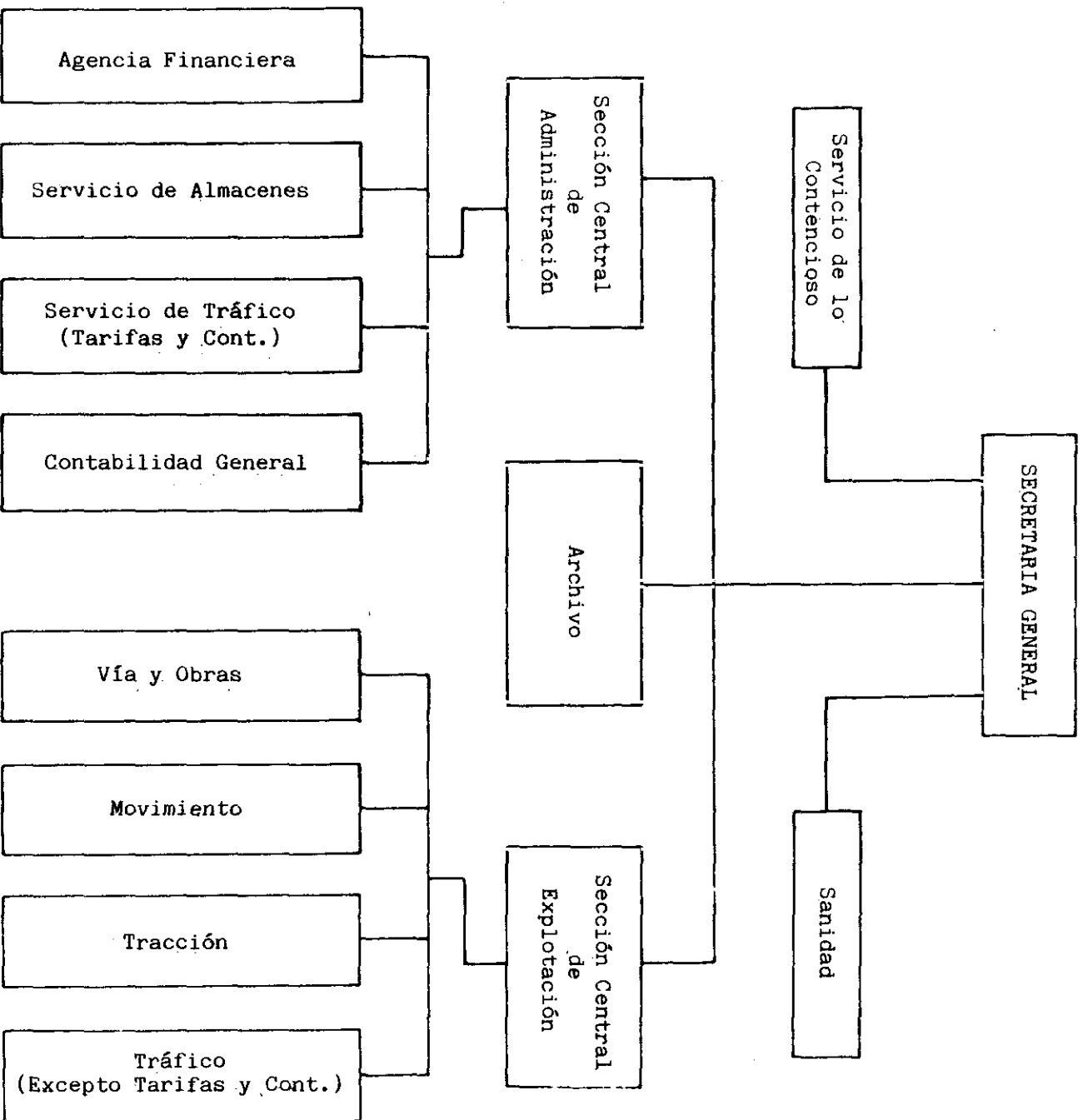
ORGANIGRAMA DE LA COMPAÑIA M.Z.A. EN 1858



Elaboración propia; a partir de la plantilla de 1858. (A.C.A. M.Z.A. nº 10, de 24-02-1858)

APENDICE 31

ORGANIGRAMA DE LA COMPAÑIA M.Z.A. A PARTIR DE 01-03-1871



Elaboración propia

FUENTE: A.C.A. M.Z.A. nº 2, de 20-01-1871

APENDICE 32

COMPAÑIA M.Z.A.

REEMPLAZOS A CATEGORIA SUPERIOR E IMPORTE DE LOS MISMOS,
EN LA RED ANTIGUA EN 1915

SERVICIOS Y CATEGORIAS		Nº DE AGENTES	PTAS. ABONO
MOVIMIENTO	Guardafrenos	202	8.996,54
	Guarda agujas y Mozos agujas ..	72	3.696,54
	Enganchadores	79	3.626,50
	Guardas	13	688,70
	Ordenanzas de Estación	5	190,50
	Mozos de Plantilla	829	28.282,59
M. y T.	Fogoneros	196	29.153,47
	Operarios	224	19.342,90
TOTALES		1.620	93.977,74

REEMPLAZOS Y ABONOS POR ESTE CONCEPTO,
EN CADA UNA DE LAS REDES, EN LOS AÑOS 1916 Y 1917

	AÑO 1916		AÑO 1917	
	Nº Agentes	Ptas.	Nº Agentes	Ptas.
Red Antigua	2.106	150.947	2.355	174.093
Red Catalana	125	3.680	151	3.006
TOTALES	2.231	154.627	2.506	177.099

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33

Estado que manifiesta el número de accidentes personales ocurridos en la explotación de las líneas férreas en 1864, con distinción de clases, y relación que guardan los viajeros muertos y heridos con el total de los que circularon.

LÍNEAS.	NÚMERO de kilómetros en explotación en fin de 1864.	NÚMERO de viajeros que circularon por la línea durante el año 1864.	MUERTOS.				RELACION de los viajeros muertos con el total de los que circularon.	HERIDOS.				RELACION de los viajeros heridos con el total de los que circularon.	TOTAL.	RELACION de los accidentes personales con el total de los que circularon.
			VIAJEROS.	Empleados de la Empresa y del Gobierno.	Personas ajenas al servicio de los trenes y de la vía.	TOTAL. Número de muertos.		VIAJEROS.	Empleados de la Empresa y del Gobierno.	Personas ajenas al servicio de los trenes y de la vía.	TOTAL. Número de heridos.			
Madrid & Zaragoza y & Alicante.	1.166	1.979.636	1	15	5	21	1 por 1.979.636	10	28	2	40	1 por 197.963	61	1 por 179.967
Norte de España.	737	1.406.927		4	2	6		10	9	1	20	1 por 140.692	26	1 por 140.692
Palencia & La Coruña y Leon & Gijón.	123	167.137		1	1	2							2	
Zaragoza & Barcelona.	387	623.415	2		5	7	1 por 341.707		2	2	4		11	1 por 341.707
Ciudad-Real & Badajoz y Almorochon & Belmez.	403													
Almansa & Valencia y Tarragona.	215	1.234.828		4		4		7	3		10	1 por 176.404	11	1 por 176.404
Sevilla & Jerez & Cádiz, y Sevilla & Mérida.	464	1.399.177	1	3	2	6	1 por 1.399.177	1		1	2	1 por 1.399.177	8	1 por 699.588
Córdoba & Málaga y ramal & Granada.	38	111.476												
Tudela & Bilbao.	249	351.528	1	3		4	1 por 351.528		2		2		6	1 por 351.528
Barcelona & Francia por Figueras.	174	1.467.688			1	1				3	3		4	
Medina & Zamora y Orense & Vigo.	90	45.859												
Ferrocarril de Isabel II.	105	406.454							2		2		2	
Córdoba & Sevilla.	131	218.711			2	2							2	
Tarragona & Martorell y Barcelona.	29	563.825			3	3		2			2	1 por 281.912	5	1 por 281.912
Lérida & Reus y Tarragona.	43	259.468			3	3							3	
Ferrocarril de Langreo.	30	66.116												
Barcelona & Sarriá.	5	828.249							2		2		2	
Zaragoza & Alsásua.	200	414.679							1	2	3		3	
Tramway de Carcagente & Gaudia.	35								1		1		3	
Utrera & Moron.	35	11.326		2		2								
	4.068	11.664.399	5	29	21	55	1 por 2.312.880	30	50	11	91	1 por 386.430	149	1 por 330.414

Estado que manifiesta el número de accidentes personales ocurridos en la explotación de las líneas férreas en 1865, con distinción de clases, y relación que guardan los viajeros muertos y heridos con el total de los que circularon.

LINEAS.	NÚMERO de kilómetros en explotación en 1.º de 1.º.	NÚMERO de viajeros que circularon por la línea durante el año 1865.	MUERTOS.				RELACION de los viajeros muertos con el total de los que circularon.	HERIDOS.				RELACION de los viajeros heridos con el total de los que circularon.	TOTAL — Número de accidentes personales.	RELACION de los accidentes en las líneas con el total de los que circularon.
			VIAJEROS.	Empleados de la Empresa o del Gobierno.	Personas estradas al servicio de los trenes y de la vía.	TOTAL. — Número de muertos.		VIAJEROS.	Empleados de la Empresa o del Gobierno.	Personas estradas al servicio de los trenes y de la vía.	TOTAL. — Número de heridos.			
Madrid á Zaragoza y á Alicante.	1.228	1.571.702	.	17	11	28		16	26	5	47	1 por 98.234	75	1 por 98.234
Norte de España.	738	1.202.307	1	7	.	8	1 por 1.202.307	2	15	.	17	1 por 601.153	25	1 por 400.769
Palencia á la Coruña y Leon á Gijón.	123	136.189	.	2	.	2		.	1	1	2		4	
Zaragoza á Barcelona.	388	612.804	.	1	.	1		.	1	.	1		2	
Ciudad Real á Badajoz y Almorochon á Belmez.	185.520	80.317	.	1	.	1		.	.	.	.		1	
Almansa á Valencia y Tarragona.	358	1.142.295	.	1	1	2		8	.	1	9	1 por 139.037	17	1 por 139.037
Sevilla á Jerez y Cádiz, y Sevilla á Mérida.	159	1.189.241	1	.	3	4	1 por 1.189.241	1	1	3	5	1 por 1.189.241	9	1 por 594.620
Córdoba á Málaga y ramal á Granada.	209	161.094	.	2	.	2		.	1	1	2		4	
Tudela á Bilbao.	250	323.309	1	2	.	3	1 por 323.309	.	.	.	.		3	1 por 323.309
Barcelona á Francia por Figueras.	175	1.325.666	.	1	1	2		.	15	1	16		18	
Medina á Zamora y Orense á Vigo.	90	85.715	.	1	1	2		.	.	.	.		2	
Ferro-carril de Isabel II.	107	349.679	.	2	.	2		.	.	.	.		2	
Córdoba á Sevilla.	131	221.749	1	1	1	3	1 por 221.749	.	1	.	1		4	1 por 221.749
Tarragona á Martorell y Barcelona.	101.799	767.785	.	.	.	.		.	.	.	.		1	
Lérida á Reus y Tarragona.	54.811	304.179	.	.	1	1		.	.	.	.		1	
Ferro-carril de Langreo.	39	304.179	.	.	.	.		.	.	.	.		1	
Barcelona á Sarriá.	5	1.316.380	.	.	.	.		.	1	.	1		1	
Zaragoza á Alsásua.	187	339.898	1	2	2	5	1 por 339.898	12	2	.	14	1 por 28.325	19	1 por 26.146
Utrera á Moron.	36	37.803	.	.	.	.		.	.	.	.		.
Tramway de Carcagente á Gandía.	35.720		.	.	.	.		.	.	.	.		.
	4.600.853	11.412.321	5	43	24	72	1 por 2.284.464	39	64	12	115	1 por 203.393	187	1 por 269.053

Estado que manifiesta el número de accidentes personales ocurridos en la explotación de las líneas férreas en 1860, con distinción de clases, y relacion que guardan los viajeros muertos y heridos con el total de los que circularon.

LÍNEAS.	NÚMERO de viajeros en explotación en fin de 1860.	NÚMERO de viajeros que circularon por la línea durante el año 1860.	MUERTOS.				HERIDOS.					TOTAL. — Número de accidentes personales.	RELACION de los accidentes en los viajeros con el total de los que circularon.
			VIAJEROS.	Empleados de la Empresa o del Gobierno.	Personas extrañas al servicio de las líneas y de la vía.	TOTAL. — Número de muertos.	RELACION de los viajeros muertos con el total de los que circularon.	VIAJEROS.	Empleados de la Empresa o del Gobierno.	Personas extrañas al servicio de las líneas y de la vía.	TOTAL. — Número de heridos.		
Madrid á Zaragoza y á Alicante.	1.228	1.669.617	2	6	13	21	1 por 834.758	42	27	29	68	89	1 por 119.251
Noche de España	738	1.108.272	2	4	1	7	1 por 551.136	42	11	1	24	31	1 por 79.162
Palencia á la Coruña y Leon á Gijón.	175	169.701											
Zaragoza á Barcelona.	675	870.023	1	4	1	3	1 por 870.923					3	1 por 870.923
Ciudad-Real á Badajoz y Almorcho á Belmez.	336	113.047		2		2			2		2	4	
Almansa á Valencia y Tarragona.	363	1.225.133		3	4	7		2	2	1	5	12	1 por 50.523
Sevilla á Jerez y Cádiz, y Sevilla á Mérida.	159	1.162.123		1	2	3			2	1	3	6	
Córdoba á Málaga y ramal á Granada.	209	217.848		3		3			3		3	6	
Tudela á Bilbao.	250	282.625		2		2			1		1	3	
Barcelona á Francia por Figueras.	175	1.326.510	4	1		5	1 por 331.635		1	1	2	7	1 por 331.635
Medina á Zamora y Orense á Vigo.	90	72.111						1			1	4	1 por 18.028
Ferro-carril de Isabel II.	117	300.865							1		1	2	
Córdoba á Sevilla.	131	223.628		1		1						2	
Tarragona á Martorell y Barcelona.	101,799	717.231		1	1	2						4	
Lérida á Reus y Tarragona.	54,814	312.780		1		1				2	2	2	
Ferro-carril de Langreo.	39	49.291											
Barcelona á Sarriá.	8	1.114.445											
Utrera á Morón.	36	38.062											
Tramway de Carcagente á Gandia.	35,920												
	4.823,633	10.061.112	9	26	22	57	1 por 1.218.238	30	50	35	115	172	1 por 281.132

FUENTE: "Memoria sobre el estado de los ff.cc. en España. En 31-12-1866. Presentada al Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P."

APENDICE 34

ACCIDENTES PERSONALES EN LA EXPLOTACION
DE LAS LINEAS FERREAS

Según las estadísticas oficiales publicadas
por la Dirección General de Obras Públicas

AÑO	HERIDOS	MUERTOS
1891	110	20
1892	21	9
1893	119	22
1894	130	27
1895	114	14
1896	61	19
1897	43	16
1898	22	6
1899	109	27
1900	81	16
1901	61	19
1902	57	23
1903	82	56
1904	702	742
1905	239	225
1906	70	8
1907	138	25

310.865.902 viajeros en los años 1891 a 1900.

FUENTE: Anuarios de FF.CC. de E. de la Torre; de 1904 -
el decenio 1891-1900, y de 1910 el de 1898-1907

COMPañIA M.Z.A.

CUADRO DE PERSONAL DE ADMINISTRACION CENTRAL Y ALMACENES. AÑO 1858

	STº CONSEJO	STº DIRECCION	AGENT. CONTENC.	J. CONTAB. GRAL. INTERV. Y ESTº	JEFE CONTABIL.	J. INT. Y ESTº	CAJERO CENTRAL	COBRADOR	OFICIAL	AUXILIAR	J. ALMACEN C.	SECRETARIO	J. CONT. ALMAC.	AGENTE ECONOM.	FABRICANTE	AGENTE RECEPC.	GUARDA ALMACEN	MOZO	MEDICO	TOTAL	IMPORTE SUELDOS (Reales)
Secretaría del Consejo	1		1						3											5	66.000
Secretaría de la Dirección		1							4											5	44.000
Contab. Gral., Interv. y Estadº				1																1	48.000
Oficina de Contabilidad					1				6											7	59.000
Oficina de los Títulos									3											3	17.000
Oficina de Interv. y Estadº						1			12											13	97.000
Caja							1	1	1											3	22.000
Servicio Médico																		4		4	32.000
Servicio de Almacenes									4		1	1								6	64.000
Contabilidad									6				1							7	55.000
Agencia Económica									3	2				1	1					7	39.000
Agencia Recepcionaria									1	1						1		1		4	31.000
Almacén de Alcázar																	1	2		3	11.760
Almacén de Madrid									1	1							1	5		8	32.400
Almacén de Aranjuez									1	1							1	5		8	33.400
Almacén de Albacete										1							1	3		5	19.640
Almacén de Alicante									2	1							1	5		9	36.400
TOTALES	1	1	1	1	1	1	1	1	47	7	1	1	1	1	1	1	5	21	4	98	707.600

Elaboración propia

FUENTE: Actas del Consejo de Administración. Plantilla 1858

COMPañIA M.Z.A.

CUADRO DE PERSONAL DEL SERVICIO GENERAL DE LA EXPLOTACION. AÑO 1858

	J. EXPLOTACION	J. MOVIMIENTO	INSPECT. PRAL.	INSPECTOR	INSP. SUSTIT.	SUBINSPECTOR	AGENTE COMERC.	RELOJERO	REVISOR	JEFE OFICINA	OFICIAL	ORDENANZA	CELADOR JEFE	CELADOR	CONDUCTOR	GUARDA FRENO	HABILITADO	PORTERO	TOTAL	IMPORTE SUELDOS (Reales)
Jefe de la Explotación	1																		1	60.000
Oficina Central										1	3	1					2	1	8	48.200
Servicio Comercial							2				2								4	49.000
Inspectores			2	4	3				4										13	124.000
Jefe del Movimiento		1																	1	32.000
Oficina del Movimiento										1	5	1							7	35.800
Servicio del Telégrafo				1		1					1		1	9					13	80.000
Servicio del Relojero								1											1	14.000
Servicio de los Trenes															27	31			58	317.000
TOTALES	1	1	2	5	3	1	2	1	4	2	11	2	1	9	27	31	2	1	106	760.000

Elaboración propia

FUENTE: Actas del Consejo de Administración. Plantilla 1858

APENDICE 37

COMPANÍA M.Z.A.

CUADRO PLANTILLA ESTACIONES AÑO 1858

ESTACION Y SU CLASE	JEFE	SUBJEFE	RECAUDADOR	AYUDANTE	FACTOR PRAL.	FACTOR	TELEGRAFISTA	CELADOR JEFE	CELADOR	CAPATAZ	SUBCAPATAZ	GUARDA AGUJAS	FAROLERO	PORTERO	OFICIAL	GUARDA DIA	GUARDA NOCHE	TOTAL	IMPORTE SUELDOS (Reales)
1ª Madrid	1	2	1	1	3	9	2	1	4	2	4	6	2	4	6	1		49	246.790
5ª Getafe	1						1					2						4	16.800
5ª Pinto	1						1					2						4	16.800
5ª Valdemoro	1						1					2						4	16.800
5ª Ciempozuelos	1						1					2						4	16.800
2ª Aranjuez	1	1	1		1	1	2		6	1	1	7	1	2	1			26	108.300
6ª Castillejo							2					2						4	15.180
5ª Villasequilla	1						1					2						4	16.800
6ª Huerta	1						1					2						4	15.800
4ª Tembleque	1				1	1	2			1	1	3	1					11	47.200
5ª Villacañas	1						1					2						4	16.800
6ª Quero	1						1					2						4	15.800
4ª Alcázar	1	1			1	1	2			1	1	3	1				1	13	57.800
5ª Criptana	1						1					2						4	17.800
6ª Záncara							2					2						4	14.400
5ª Socuéllamos	1						1					2						4	16.800
5ª Villarrobledo	1						2					2						5	20.400
5ª Minaya	1						1					2						4	16.800
4ª La Roda	1						2					2						5	22.400
6ª Gineta	1						1					2						4	15.800
3ª Albacete	1	1			1	2	2			1	1	5	1	1	2		1	19	81.260
5ª Chinchilla	1						1					2						4	16.800
5ª El Villar	1						2					2						5	20.400
5ª Alpera	1						1					2						4	16.800
3ª Almansa	1	1			2	3	2		1	1	1	5	1	2	2		1	23	101.660
5ª Caudete	1						1					2						4	16.800
4ª Villena	1						2					2						5	22.400
5ª Sax	1						1					2						4	16.800
5ª Monóvar	1						1					2						4	16.800
4ª Novelda	1						2					2						5	22.400
5ª San Vicente	1						1					2						4	16.800
1ª Alicante	1	2	1		3	7	2	1	3	2	2	4	2	2	6		1	39	203.360
TOTALES	30	8	3	1	12	24	46	2	14	9	11	83	9	11	17	1	4	285	1.284.350

Elaboración propia

FUENTE: Libro de actas del Consejo de Administración

COMPañIA M.Z.A.

CUADRO DE PERSONAL DEL SERVICIO DE TRACCION Y MATERIAL. AÑO 1858

	INGº JF. T Y M	JEFE TRACCION	SUBJ. TRACCION	JF. MAQUINISTAS	MAQTº INSTRUCT	MAQUINISTA	FOGONERO	ENGRASADOR	JF. DEPOSITO	SUBJ. DEPOSITO	EMPLEADO Y OF.	ENCARG. RECIBO COMBUSTIBLE	JEFE TALLER	JEFE OFICINA	HABILITADO	DIBUJANTE	AYUDANTE	TOTAL	IMPORTE SUELDOS (Reales)
Jefatura Serv. Tracción y Mat. .	1	1	1															3	132.000
Servicio de Trenes				6	3	47	55	35										166	1.170.600
Servicio de Depósitos									6	6	9	1						22	244.000
Oficinas Talleres											5			3	1	4		13	121.200
Taller de Aranjuez											3		1				2	6	54.200
Taller de Madrid											1		1					2	15.000
TOTALES	1	1	1	6	3	47	55	35	6	6	18	1	2	3	1	4	2	212	1.737.000

Elaboración propia

FUENTE: Actas del Consejo de Administración. Plantilla 1858

COMPañIA M.Z.A.

CUADRO DE PERSONAL DEL SERVICIO DE VIA Y OBRAS. PLANTILLA AÑO 1858

	INGENIERO JEFE	INGº 1ª DIVIS.	INGº 2ª DIVIS.	JEFE SECCION	AYUDANTE	ASENTADOR	JF. COMBUSTIBLE	ESCRIBIENTE	DELINEANTE	ESCRIB. Y DEL.	SECRETARIO	VIGILANTE	TOTAL	IMPORTE SUELDOS (Reales)
Ingeniero Jefe	1												1	96.000
Ingenieros		1	1										2	96.000
Jefes de Sección				4									4	72.000
Ayudantes					3								3	34.000
Asentadores						11							11	68.500
Oficina Ingeniero Jefe				3	1		1	3	1	1			10	94.000
Oficina Ingº 1ª División					4		1	2	2		1		10	78.000
Oficina Ingº 2ª División				1	2		1	3	2		1		10	95.000
Serv. Const. Lª Zaragoza				5	5				5			5	20	191.600
TOTALES	1	1	1	13	15	11	3	8	10	1	2	5	71	824.600

Elaboración propia

FUENTE: Actas del Consejo de Administración. Plantilla 1858

APENDICE 40

COMPañIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA
AÑO 1865

Cuadro del personal de la Direccion

	Director	Quintero	Escriba de oficina	Segundo Escriba	Escriba de oficina	Arquitecto del Sef.	Escriba de oficina	Comptables	Agentes en subvenciones	Medicos	Sef. de taller	Ayudante	Administrador y more de obra	Ordenanzas	Total por servicio	Saldo actual	Saldo presupuesto	Indemnizaciones	Total	Diferencia
Director.....	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	96.000	96.000	42.000	138.000	.
Secretaria.....	.	2	.	.	1	1	.	1	.	.	.	.	.	.	9	122.360	131.000	19.200	150.200	8.640
Contencioso.....	.	.	1	1	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	5	62.000	70.000	9.600	79.600	8.000
Contabilidad.....	.	.	1	1	.	.	2	12	.	.	.	.	1	.	17	167.000	181.900	30.000	235.900	18.900
Intendencia.....	.	.	1	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	7	71.400	74.600	9.600	84.200	3.200
Intervencion.....	.	.	1	1	1	1	1	11	1	.	.	.	.	.	17	203.600	232.800	35.400	268.200	29.200
Servicio sanitario.....	.	.	1	.	.	.	.	.	.	29	.	.	.	.	30	113.400	106.000	14.400	120.100	7.400
Litografia.....	1	2	.	.	3	16.800	16.800	3.600	20.400	.
Contribuciones.....	6	6	27.560	29.160	.	29.160	1.600
Total.....	1	2	3	3	2	2	14	32	4	29	1	2	1	6	95	880.120	942.260	163.800	1.306.060	62.340

Servicio Sanitario	Escala de sueldos				Observaciones
1 Sef. con 24.000 reales y 14.400.....	38.400	12.	25.	19.	Para las 6 plazas de ordenanzas se fija una cantidad alzada.
3 Medico Inspector con.....	12.000	1 a 96.000	1 a 16.500	1 a 9.600	
4 Medicos de seccion a.....	6.000	1 a 15.000	1 a 16.000	1 a 8.400	
8 Id. de id. a.....	5.000	1 a 16.000	2 a 15.000	1 a 8.000	
1 Id. de id. a.....	4.000	1 a 12.000	1 a 13.500	1 a 7.500	
1 Id. de id. a.....	2.000	1 a 24.000	1 a 12.000	1 a 6.000	
5 Id. pagados a la visita.....		1 a 20.000	2 a 10.800	6 a 6.000	
9 Id. auxiliares sin sueldo.....		2 a 18.000	2 a 9.000	1 a 5.400	
30 Medicos.....		12.	25.	19.	
				95 Total	

FUENTE: A.C.A. Nte. nº 211, de 14-03-1865

COMPANIA DEL NORTE. AÑO 1865

Cuadro del personal del Servicio de Material y Exploración.

	Ingenieros.	Supes de servicio.	Segundos de ofi.	Segundos de ofi.	Empleados.	Supes de taller.	Guarda almacenes.	Contramaestres.	Unos peones.	Supes de depósito.	Sub-supes de depósito.	Agente comercial.	Total por servicio.	Sueldo actual.	Sueldo propuesto.	Indemnidad.	Total.	Diferencia.
Ingenieros y Jentaria.....	1	.	.	1	8	.	.	.	.	.	.	.	14	146.000	156.800	40.800	197.600	10.400
Indicabilidad del material.....	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	4	50.000	51.000	7.200	58.200	1.000
Id. de la explotación.....	.	.	.	1	11	.	.	.	.	.	.	.	12	101.200	106.400	.	106.400	5.200
Ingenieros y oficina.....	1	.	.	1	7	.	.	.	.	.	.	.	10	132.400	136.600	.	136.600	4.200
Taller de maquina.....	8	1	1	1	.	.	.	.	15	170.700	170.700	.	170.700	.
Id. de coches.....	.	1	1	.	12	.	1	5	.	.	.	.	20	157.640	162.720	.	162.720	26.080
Accesorio.....	.	1	1	.	2	.	.	.	10	.	.	.	14	100.140	109.140	.	109.140	9.000
Económico.....	.	1	1	1	15	.	1	.	.	.	.	.	21	156.240	164.640	.	164.640	8.400
Emoción.....	.	1	.	.	9	.	.	.	2	.	.	.	12	163.600	179.800	.	179.800	16.200
Definitivos y reservas.....	18	.	.	.	.	10	5	.	33	342.960	349.320	.	349.320	6.360
Maquinistas y fogoneros.....	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	180	1.430.400	1.430.400	.	1.430.400	.
Agente de maquina.....	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	14.400	14.400	.	14.400	.
Intervención.....	.	1	1	.	46	.	.	.	18	.	.	.	70	508.600	556.200	77.100	629.300	176.000
Servicio Comercial.....	.	1	2	2	48	.	.	.	1	.	.	.	63	587.800	642.400	64.600	707.800	55.600
Señal y Oficina.....	.	1	2	1	30	.	.	.	.	.	.	.	35	314.700	329.900	70.800	405.700	95.200
Inspección.....	.	1	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	9	142.000	148.000	2.400	150.400	6.000
Buscas.....	.	1	1	.	6	.	1	.	.	.	.	.	9	59.200	63.200	9.600	72.900	4.100
Requisito material.....	.	1	1	.	10	1	.	.	.	.	.	.	15	120.800	128.900	1.200	130.100	8.100
Telegrafo y relojes.....	.	1	.	.	11	1	.	.	1	.	.	.	14	109.600	120.900	1.200	130.100	19.200
Estaciones.....	954	3.490.320	3.739.240	197.880	3.937.220	2.479.020
Combustion y guarda prima.....	184	766.400	814.500	.	814.500	48.100
Agencia de la explotación.....	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	4	52.800	52.800	.	52.800	.
Total.....	2	11	10	8	8	247	5	6	10	14	10	5	1.639	9.118.900	9.659.160	472.620	10.121.750	540.460

Detalle de Maquinistas y Fogoneros

Maquinistas.....	de 1ª. Clase a 14.400.....	31
	de 2ª. id. a 12.000.....	38
	de 3ª. id. a 9.600.....	46
	Total.....	115
Fogoneros.....	de 1ª. Clase a 7.200.....	24
	de 2ª. id. a 6.000.....	22
	de 3ª. id. a 4.800.....	42
	Total.....	88
Fogoneros de 1ª. clase (maquinistas de reserva a 7.200.....		8
Maquinistas auxiliares a.....	7.200.....	7
Total.....		15
Total de maquinistas.....		135
id. de fogoneros.....		88
Total general.....		318

Escala de Sueldos

1. de 80.000
3. de 48.000
1. de 40.000
4. de 36.000
1. de 32.000
1. de 30.000
9. de

COMPañIA DEL NORTE. AÑO 1865

1865		Personal de Estaciones.															Total de empleados 954																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Estaciones.	Clase	Sub-est.	Conductores	Factores	Sup. de una estación	Idiagofistas	Remederos	Expediente de S. S.	Alcaldes	Alcaldes de 2.ª y 3.ª	Alcaldes de 4.ª y 5.ª	Alcaldes de 6.ª y 7.ª	Alcaldes de 8.ª y 9.ª	Alcaldes de 10.ª y 11.ª	Alcaldes de 12.ª y 13.ª	Alcaldes de 14.ª y 15.ª	Alcaldes de 16.ª y 17.ª	Alcaldes de 18.ª y 19.ª	Alcaldes de 20.ª y 21.ª	Alcaldes de 22.ª y 23.ª	Alcaldes de 24.ª y 25.ª	Alcaldes de 26.ª y 27.ª	Alcaldes de 28.ª y 29.ª	Alcaldes de 30.ª y 31.ª	Alcaldes de 32.ª y 33.ª	Alcaldes de 34.ª y 35.ª	Alcaldes de 36.ª y 37.ª	Alcaldes de 38.ª y 39.ª	Alcaldes de 40.ª y 41.ª	Alcaldes de 42.ª y 43.ª	Alcaldes de 44.ª y 45.ª	Alcaldes de 46.ª y 47.ª	Alcaldes de 48.ª y 49.ª	Alcaldes de 50.ª y 51.ª	Alcaldes de 52.ª y 53.ª	Alcaldes de 54.ª y 55.ª	Alcaldes de 56.ª y 57.ª	Alcaldes de 58.ª y 59.ª	Alcaldes de 60.ª y 61.ª	Alcaldes de 62.ª y 63.ª	Alcaldes de 64.ª y 65.ª	Alcaldes de 66.ª y 67.ª	Alcaldes de 68.ª y 69.ª	Alcaldes de 70.ª y 71.ª	Alcaldes de 72.ª y 73.ª	Alcaldes de 74.ª y 75.ª	Alcaldes de 76.ª y 77.ª	Alcaldes de 78.ª y 79.ª	Alcaldes de 80.ª y 81.ª	Alcaldes de 82.ª y 83.ª	Alcaldes de 84.ª y 85.ª	Alcaldes de 86.ª y 87.ª	Alcaldes de 88.ª y 89.ª	Alcaldes de 90.ª y 91.ª	Alcaldes de 92.ª y 93.ª	Alcaldes de 94.ª y 95.ª	Alcaldes de 96.ª y 97.ª	Alcaldes de 98.ª y 99.ª	Alcaldes de 100.ª y 101.ª	Alcaldes de 102.ª y 103.ª	Alcaldes de 104.ª y 105.ª	Alcaldes de 106.ª y 107.ª	Alcaldes de 108.ª y 109.ª	Alcaldes de 110.ª y 111.ª	Alcaldes de 112.ª y 113.ª	Alcaldes de 114.ª y 115.ª	Alcaldes de 116.ª y 117.ª	Alcaldes de 118.ª y 119.ª	Alcaldes de 120.ª y 121.ª	Alcaldes de 122.ª y 123.ª	Alcaldes de 124.ª y 125.ª	Alcaldes de 126.ª y 127.ª	Alcaldes de 128.ª y 129.ª	Alcaldes de 130.ª y 131.ª	Alcaldes de 132.ª y 133.ª	Alcaldes de 134.ª y 135.ª	Alcaldes de 136.ª y 137.ª	Alcaldes de 138.ª y 139.ª	Alcaldes de 140.ª y 141.ª	Alcaldes de 142.ª y 143.ª	Alcaldes de 144.ª y 145.ª	Alcaldes de 146.ª y 147.ª	Alcaldes de 148.ª y 149.ª	Alcaldes de 150.ª y 151.ª	Alcaldes de 152.ª y 153.ª	Alcaldes de 154.ª y 155.ª	Alcaldes de 156.ª y 157.ª	Alcaldes de 158.ª y 159.ª	Alcaldes de 160.ª y 161.ª	Alcaldes de 162.ª y 163.ª	Alcaldes de 164.ª y 165.ª	Alcaldes de 166.ª y 167.ª	Alcaldes de 168.ª y 169.ª	Alcaldes de 170.ª y 171.ª	Alcaldes de 172.ª y 173.ª	Alcaldes de 174.ª y 175.ª	Alcaldes de 176.ª y 177.ª	Alcaldes de 178.ª y 179.ª	Alcaldes de 180.ª y 181.ª	Alcaldes de 182.ª y 183.ª	Alcaldes de 184.ª y 185.ª	Alcaldes de 186.ª y 187.ª	Alcaldes de 188.ª y 189.ª	Alcaldes de 190.ª y 191.ª	Alcaldes de 192.ª y 193.ª	Alcaldes de 194.ª y 195.ª	Alcaldes de 196.ª y 197.ª	Alcaldes de 198.ª y 199.ª	Alcaldes de 200.ª y 201.ª	Alcaldes de 202.ª y 203.ª	Alcaldes de 204.ª y 205.ª	Alcaldes de 206.ª y 207.ª	Alcaldes de 208.ª y 209.ª	Alcaldes de 210.ª y 211.ª	Alcaldes de 212.ª y 213.ª	Alcaldes de 214.ª y 215.ª	Alcaldes de 216.ª y 217.ª	Alcaldes de 218.ª y 219.ª	Alcaldes de 220.ª y 221.ª	Alcaldes de 222.ª y 223.ª	Alcaldes de 224.ª y 225.ª	Alcaldes de 226.ª y 227.ª	Alcaldes de 228.ª y 229.ª	Alcaldes de 230.ª y 231.ª	Alcaldes de 232.ª y 233.ª	Alcaldes de 234.ª y 235.ª	Alcaldes de 236.ª y 237.ª	Alcaldes de 238.ª y 239.ª	Alcaldes de 240.ª y 241.ª	Alcaldes de 242.ª y 243.ª	Alcaldes de 244.ª y 245.ª	Alcaldes de 246.ª y 247.ª	Alcaldes de 248.ª y 249.ª	Alcaldes de 250.ª y 251.ª	Alcaldes de 252.ª y 253.ª	Alcaldes de 254.ª y 255.ª	Alcaldes de 256.ª y 257.ª	Alcaldes de 258.ª y 259.ª	Alcaldes de 260.ª y 261.ª	Alcaldes de 262.ª y 263.ª	Alcaldes de 264.ª y 265.ª	Alcaldes de 266.ª y 267.ª	Alcaldes de 268.ª y 269.ª	Alcaldes de 270.ª y 271.ª	Alcaldes de 272.ª y 273.ª	Alcaldes de 274.ª y 275.ª	Alcaldes de 276.ª y 277.ª	Alcaldes de 278.ª y 279.ª	Alcaldes de 280.ª y 281.ª	Alcaldes de 282.ª y 283.ª	Alcaldes de 284.ª y 285.ª	Alcaldes de 286.ª y 287.ª	Alcaldes de 288.ª y 289.ª	Alcaldes de 290.ª y 291.ª	Alcaldes de 292.ª y 293.ª	Alcaldes de 294.ª y 295.ª	Alcaldes de 296.ª y 297.ª	Alcaldes de 298.ª y 299.ª	Alcaldes de 300.ª y 301.ª	Alcaldes de 302.ª y 303.ª	Alcaldes de 304.ª y 305.ª	Alcaldes de 306.ª y 307.ª	Alcaldes de 308.ª y 309.ª	Alcaldes de 310.ª y 311.ª	Alcaldes de 312.ª y 313.ª	Alcaldes de 314.ª y 315.ª	Alcaldes de 316.ª y 317.ª	Alcaldes de 318.ª y 319.ª	Alcaldes de 320.ª y 321.ª	Alcaldes de 322.ª y 323.ª	Alcaldes de 324.ª y 325.ª	Alcaldes de 326.ª y 327.ª	Alcaldes de 328.ª y 329.ª	Alcaldes de 330.ª y 331.ª	Alcaldes de 332.ª y 333.ª	Alcaldes de 334.ª y 335.ª	Alcaldes de 336.ª y 337.ª	Alcaldes de 338.ª y 339.ª	Alcaldes de 340.ª y 341.ª	Alcaldes de 342.ª y 343.ª	Alcaldes de 344.ª y 345.ª	Alcaldes de 346.ª y 347.ª	Alcaldes de 348.ª y 349.ª	Alcaldes de 350.ª y 351.ª	Alcaldes de 352.ª y 353.ª	Alcaldes de 354.ª y 355.ª	Alcaldes de 356.ª y 357.ª	Alcaldes de 358.ª y 359.ª	Alcaldes de 360.ª y 361.ª	Alcaldes de 362.ª y 363.ª	Alcaldes de 364.ª y 365.ª	Alcaldes de 366.ª y 367.ª	Alcaldes de 368.ª y 369.ª	Alcaldes de 370.ª y 371.ª	Alcaldes de 372.ª y 373.ª	Alcaldes de 374.ª y 375.ª	Alcaldes de 376.ª y 377.ª	Alcaldes de 378.ª y 379.ª	Alcaldes de 380.ª y 381.ª	Alcaldes de 382.ª y 383.ª	Alcaldes de 384.ª y 385.ª	Alcaldes de 386.ª y 387.ª	Alcaldes de 388.ª y 389.ª	Alcaldes de 390.ª y 391.ª	Alcaldes de 392.ª y 393.ª	Alcaldes de 394.ª y 395.ª	Alcaldes de 396.ª y 397.ª	Alcaldes de 398.ª y 399.ª	Alcaldes de 400.ª y 401.ª	Alcaldes de 402.ª y 403.ª	Alcaldes de 404.ª y 405.ª	Alcaldes de 406.ª y 407.ª	Alcaldes de 408.ª y 409.ª	Alcaldes de 410.ª y 411.ª	Alcaldes de 412.ª y 413.ª	Alcaldes de 414.ª y 415.ª	Alcaldes de 416.ª y 417.ª	Alcaldes de 418.ª y 419.ª	Alcaldes de 420.ª y 421.ª	Alcaldes de 422.ª y 423.ª	Alcaldes de 424.ª y 425.ª	Alcaldes de 426.ª y 427.ª	Alcaldes de 428.ª y 429.ª	Alcaldes de 430.ª y 431.ª	Alcaldes de 432.ª y 433.ª	Alcaldes de 434.ª y 435.ª	Alcaldes de 436.ª y 437.ª	Alcaldes de 438.ª y 439.ª	Alcaldes de 440.ª y 441.ª	Alcaldes de 442.ª y 443.ª	Alcaldes de 444.ª y 445.ª	Alcaldes de 446.ª y 447.ª	Alcaldes de 448.ª y 449.ª	Alcaldes de 450.ª y 451.ª	Alcaldes de 452.ª y 453.ª	Alcaldes de 454.ª y 455.ª	Alcaldes de 456.ª y 457.ª	Alcaldes de 458.ª y 459.ª	Alcaldes de 460.ª y 461.ª	Alcaldes de 462.ª y 463.ª	Alcaldes de 464.ª y 465.ª	Alcaldes de 466.ª y 467.ª	Alcaldes de 468.ª y 469.ª	Alcaldes de 470.ª y 471.ª	Alcaldes de 472.ª y 473.ª	Alcaldes de 474.ª y 475.ª	Alcaldes de 476.ª y 477.ª	Alcaldes de 478.ª y 479.ª	Alcaldes de 480.ª y 481.ª	Alcaldes de 482.ª y 483.ª	Alcaldes de 484.ª y 485.ª	Alcaldes de 486.ª y 487.ª	Alcaldes de 488.ª y 489.ª	Alcaldes de 490.ª y 491.ª	Alcaldes de 492.ª y 493.ª	Alcaldes de 494.ª y 495.ª	Alcaldes de 496.ª y 497.ª	Alcaldes de 498.ª y 499.ª	Alcaldes de 500.ª y 501.ª	Alcaldes de 502.ª y 503.ª	Alcaldes de 504.ª y 505.ª	Alcaldes de 506.ª y 507.ª	Alcaldes de 508.ª y 509.ª	Alcaldes de 510.ª y 511.ª	Alcaldes de 512.ª y 513.ª	Alcaldes de 514.ª y 515.ª	Alcaldes de 516.ª y 517.ª	Alcaldes de 518.ª y 519.ª	Alcaldes de 520.ª y 521.ª	Alcaldes de 522.ª y 523.ª	Alcaldes de 524.ª y 525.ª	Alcaldes de 526.ª y 527.ª	Alcaldes de 528.ª y 529.ª	Alcaldes de 530.ª y 531.ª	Alcaldes de 532.ª y 533.ª	Alcaldes de 534.ª y 535.ª	Alcaldes de 536.ª y 537.ª	Alcaldes de 538.ª y 539.ª	Alcaldes de 540.ª y 541.ª	Alcaldes de 542.ª y 543.ª	Alcaldes de 544.ª y 545.ª	Alcaldes de 546.ª y 547.ª	Alcaldes de 548.ª y 549.ª	Alcaldes de 550.ª y 551.ª	Alcaldes de 552.ª y 553.ª	Alcaldes de 554.ª y 555.ª	Alcaldes de 556.ª y 557.ª	Alcaldes de 558.ª y 559.ª	Alcaldes de 560.ª y 561.ª	Alcaldes de 562.ª y 563.ª	Alcaldes de 564.ª y 565.ª	Alcaldes de 566.ª y 567.ª	Alcaldes de 568.ª y 569.ª	Alcaldes de 570.ª y 571.ª	Alcaldes de 572.ª y 573.ª	Alcaldes de 574.ª y 575.ª	Alcaldes de 576.ª y 577.ª	Alcaldes de 578.ª y 579.ª	Alcaldes de 580.ª y 581.ª	Alcaldes de 582.ª y 583.ª	Alcaldes de 584.ª y 585.ª	Alcaldes de 586.ª y 587.ª	Alcaldes de 588.ª y 589.ª	Alcaldes de 590.ª y 591.ª	Alcaldes de 592.ª y 593.ª	Alcaldes de 594.ª y 595.ª	Alcaldes de 596.ª y 597.ª	Alcaldes de 598.ª y 599.ª	Alcaldes de 600.ª y 601.ª	Alcaldes de 602.ª y 603.ª	Alcaldes de 604.ª y 605.ª	Alcaldes de 606.ª y 607.ª	Alcaldes de 608.ª y 609.ª	Alcaldes de 610.ª y 611.ª	Alcaldes de 612.ª y 613.ª	Alcaldes de 614.ª y 615.ª	Alcaldes de 616.ª y 617.ª	Alcaldes de 618.ª y 619.ª	Alcaldes de 620.ª y 621.ª	Alcaldes de 622.ª y 623.ª	Alcaldes de 624.ª y 625.ª	Alcaldes de 626.ª y 627.ª	Alcaldes de 628.ª y 629.ª	Alcaldes de 630.ª y 631.ª	Alcaldes de 632.ª y 633.ª	Alcaldes de 634.ª y 635.ª	Alcaldes de 636.ª y 637.ª	Alcaldes de 638.ª y 639.ª	Alcaldes de 640.ª y 641.ª	Alcaldes de 642.ª y 643.ª	Alcaldes de 644.ª y 645.ª	Alcaldes de 646.ª y 647.ª	Alcaldes de 648.ª y 649.ª	Alcaldes de 650.ª y 651.ª	Alcaldes de 652.ª y 653.ª	Alcaldes de 654.ª y 655.ª	Alcaldes de 656.ª y 657.ª	Alcaldes de 658.ª y 659.ª	Alcaldes de 660.ª y 661.ª	Alcaldes de 662.ª y 663.ª	Alcaldes de 664.ª y 665.ª	Alcaldes de 666.ª y 667.ª	Alcaldes de 668.ª y 669.ª	Alcaldes de 670.ª y 671.ª	Alcaldes de 672.ª y 673.ª	Alcaldes de 674.ª y 675.ª	Alcaldes de 676.ª y 677.ª	Alcaldes de 678.ª y 679.ª	Alcaldes de 680.ª y 681.ª	Alcaldes de 682.ª y 683.ª	Alcaldes de 684.ª y 685.ª	Alcaldes de 686.ª y 687.ª	Alcaldes de 688.ª y 689.ª	Alcaldes de 690.ª y 691.ª	Alcaldes de 692.ª y 693.ª	Alcaldes de 694.ª y 695.ª	Alcaldes de 696.ª y 697.ª	Alcaldes de 698.ª y 699.ª	Alcaldes de 700.ª y 701.ª	Alcaldes de 702.ª y 703.ª	Alcaldes de 704.ª y 705.ª	Alcaldes de 706.ª y 707.ª	Alcaldes de 708.ª y 709.ª	Alcaldes de 710.ª y 711.ª	Alcaldes de 712.ª y 713.ª	Alcaldes de 714.ª y 715.ª	Alcaldes de 716.ª y 717.ª	Alcaldes de 718.ª y 719.ª	Alcaldes de 720.ª y 721.ª	Alcaldes de 722.ª y 723.ª	Alcaldes de 724.ª y 725.ª	Alcaldes de 726.ª y 727.ª	Alcaldes de 728.ª y 729.ª	Alcaldes de 730.ª y 731.ª	Alcaldes de 732.ª y 733.ª	Alcaldes de 734.ª y 735.ª	Alcaldes de 736.ª y 737.ª	Alcaldes de 738.ª y 739.ª	Alcaldes de 740.ª y 741.ª	Alcaldes de 742.ª y 743.ª	Alcaldes de 744.ª y 745.ª	Alcaldes de 746.ª y 747.ª	Alcaldes de 748.ª y 749.ª	Alcaldes de 750.ª y 751.ª	Alcaldes de 752.ª y 753.ª	Alcaldes de 754.ª y 755.ª	Alcaldes de 756.ª y 757.ª	Alcaldes de 758.ª y 759.ª	Alcaldes de 760.ª y 761.ª	Alcaldes de 762.ª y 763.ª	Alcaldes de 764.ª y 765.ª	Alcaldes de 766.ª y 767.ª	Alcaldes de 768.ª y 769.ª	Alcaldes de 770.ª y 771.ª	Alcaldes de 772.ª y 773.ª	Alcaldes de 774.ª y 775.ª	Alcaldes de 776.ª y 777.ª	Alcaldes de 778.ª y 779.ª	Alcaldes de 780.ª y 781.ª	Alcaldes de 782.ª y 783.ª	Alcaldes de 784.ª y 785.ª	Alcaldes de 786.ª y 787.ª	Alcaldes de 788.ª y 789.ª	Alcaldes de 790.ª y 791.ª	Alcaldes de 792.ª y 793.ª	Alcaldes de 794.ª y 795.ª	Alcaldes de 796.ª y 797.ª	Alcaldes de 798.ª y 799.ª	Alcaldes de 800.ª y 801.ª	Alcaldes de 802.ª y 803.ª	Alcaldes de 804.ª y 805.ª	Alcaldes de 806.ª y 807.ª	Alcaldes de 808.ª y 809.ª	Alcaldes de 810.ª y 811.ª	Alcaldes de 812.ª y 813.ª	Alcaldes de 814.ª y 815.ª	Alcaldes de 816.ª y 817.ª	Alcaldes de 818.ª y 819.ª	Alcaldes de 820.ª y 821.ª	Alcaldes de 822.ª y 823.ª	Alcaldes de 824.ª y 825.ª	Alcaldes de 826.ª y 827.ª	Alcaldes de 828.ª y 829.ª	Alcaldes de 830.ª y 831.ª	Alcaldes de 832.ª y 833.ª	Alcaldes de 834.ª y 835.ª	Alcaldes de 836.ª y 837.ª	Alcaldes de 838.ª y 839.ª	Alcaldes de 840.ª y 841.ª	Alcaldes de 842.ª y 843.ª	Alcaldes de 844.ª y 845.ª	Alcaldes de 846.ª y 847.ª	Alcaldes de 848.ª y 849.ª	Alcaldes de 850.ª y 851.ª	Alcaldes de 852.ª y 853.ª	Alcaldes de 854.ª y 855.ª	Alcaldes de 856.ª y 857.ª	Alcaldes de 858.ª y 859.ª	Alcaldes de 860.ª y 861.ª	Alcaldes de 862.ª y 863.ª	Alcaldes de 864.ª y 865.ª	Alcaldes de 866.ª y 867.ª	Alcaldes de 868.ª y 869.ª	Alcaldes de 870.ª y 871.ª	Alcaldes de 872.ª y 873.ª	Alcaldes de 874.ª y 875.ª	Alcaldes de 876.ª y 877.ª	Alcaldes de 878.ª y 879.ª	Alcaldes de 880.ª y 881.ª	Alcaldes de 882.ª y 883.ª	Alcaldes de 884.ª y 885.ª	Alcaldes de 886.ª y 887.ª	Alcaldes de 888.ª y 889.ª	Alcaldes de 890.ª y 891.ª	Alcaldes de 892.ª y 893.ª	Alcaldes de 894.ª y 895.ª	Alcaldes de 896.ª y 897.ª	Alcaldes de 898.ª y 899.ª	Alcaldes de 900.ª y 901.ª	Alcaldes de 902.ª y 903.ª	Alcaldes de 904.ª y 905.ª	Alcaldes de 906.ª y 907.ª	Alcaldes de 908.ª y 909.ª	Alcaldes de 910.ª y 911.ª	Alcaldes de 912.ª y 913.ª	Alcaldes de 914.ª y 915.ª	Alcaldes de 916.ª y 917.ª	Alcaldes de 918.ª y 919.ª	Alcaldes de 920.ª y 921.ª	Alcaldes de 922.ª y 923.ª	Alcaldes de 924.ª y 925.ª	Alcaldes de 926.ª y 927.ª	Alcaldes de 928.ª y 929.ª	Alcaldes de 930.ª y 931.ª	Alcaldes de 932.ª y 933.ª	Alcaldes de 934.ª y 935.ª	Alcaldes de 936.ª y 937.ª	Alcaldes de 938.ª y 939.ª	Alcaldes de 940.ª y 941.ª	Alcaldes de 942.ª y 943.ª	Alcaldes de 944.ª y 945.ª	Alcaldes de 946.ª y 947.ª	Alcaldes de 948.ª y 949.ª	Alcaldes de 950.ª y 951.ª	Alcaldes de 952.ª y 953.ª	Alcaldes de 954.ª y 955.ª	Alcaldes de 956.ª y 957.ª	Alcaldes de 958.ª y 959.ª	Alcaldes de 960.ª y 961.ª	Alcaldes de 962.ª y 963.ª	Alcaldes de 964.ª y 965.ª	Alcaldes de 966.ª y 967.ª	Alcaldes de 968.ª y 969.ª	Alcaldes de 970.ª y 971.ª	Alcaldes de 972.ª y 973.ª	Alcaldes de 974.ª y 975.ª	Alcaldes de 976.ª y 977.ª	Alcaldes de 978.ª y 979.ª	Alcaldes de 980.ª y 981.ª	Alcaldes de 982.ª y 983.ª	Alcaldes de 984.ª y 985.ª	Alcaldes de 986.ª y 987.ª	Alcaldes de 988.ª y 989.ª	Alcaldes de 990.ª y 991.ª	Alcaldes de 992.ª y 993.ª	Alcaldes de 994.ª y 995.ª	Alcaldes de 996.ª y 997.ª	Alcaldes de 998.ª y 999.ª	Alcaldes de 1000.ª y 1001.ª	Alcaldes de 1002.ª y 1003.ª	Alcaldes de 1004.ª y 1005.ª	Alcaldes de 1006.ª y 1007.ª	Alcaldes de 1008.ª y 1009.ª	Alcaldes de 1010.ª y 1011.ª	Alcaldes de 1012.ª y 1013.ª	Alcaldes de 1014.ª y 1015.ª	Alcaldes de 1016.ª y 1017.ª	Alcaldes de 1018.ª y 1019.ª	Alcaldes de 1020.ª y 1021.ª	Alcaldes de 1022.ª y 1023.ª	Alcaldes de 1024.ª y 1025.ª	Alcaldes de 1026.ª y 1027.ª	Alcaldes de 1028.ª y 1029.ª	Alcaldes de 1030.ª y 1031.ª	Alcaldes de 1032.ª y 1033.ª	Alcaldes de 1034.ª y 1035.ª	Alcaldes de 1036.ª y 1037.ª	Alcaldes de 1038.ª y 1039.ª	Alcaldes de 1040.ª y 1041.ª	Alcaldes de 1042.ª y 1043.ª	Alcaldes de 1044.ª y 1045.ª	Alcaldes de 1046.ª y 1047.ª	Alcaldes de 1048.ª y 1049.ª	Alcaldes de 1050.ª y 1051.ª	Alcaldes de 1052.ª y 1053.ª	Alcaldes de 1054.ª y 1055.ª	Alcaldes de 1056.ª y 1057.ª	Alcaldes de 1058.ª y 1059.ª	Alcaldes de 1060.ª y 1061.ª	Alcaldes de 1062.ª y 1063.ª	Alcaldes de 1064.ª y 1065.ª	Alcaldes de 1066.ª y 1067.ª	Alcaldes de 1068.ª y 1069.ª	Alc

COMPANIA DEL NORTE. AÑO 1865

Cuadro del personal de Via y Obras

[illegible]

Escala de Sueldos.	Observaciones.
1. de 80.000	Los 166 Capataces.
2. de 40.000	668 Obreros.
3. de 30 a 36.000	145 Vigilantes.
6. de 24 a 30.000	499 Guarda-lambreras, y
7. de 18 a 24.000	<u>34</u> Varios oficios
18. de 12 a 18.000	1.512 notienen ninguna dia retribucion mensual, y con los
81. de 6 a 12.000	<u>112</u> que figuran en la escala, hacen el total de
16. de menor de 6.000	1625 empleados en el servicio permanente de via y obras.
333.	

FUENTE: A.C.A. Nte. nº 211, de 14-03-1865

COMPANIA DEL NORTE. AÑO 1865

Resumen de los cuadros del personal de todos los servicios

	Director	Ingenieros	Sup. de arriendo	Sup. de Oficina	Empleados	Inspecciones	Sup. de depend. de	Medicos	Empleados en talleres	Guarda-carreteras	Maquinistas y Fogoneros	Personal de tranvia	Ya de estaciones	Vigilantes	Capataces y obreros	Total por servicios	Del estado y gratificaciones por servicios al Comite	Pagaros hechos por el Comite	Previsión para 1869
Servicios de la Direccion	1	2	7	4	48	.	.	30	3	.	.	.	.	.	.	95	1.106.060	18.400	1.057.660
Id. del material y explotacion	.	2	24	16	250	40	15	.	26	.	178	184	954	.	.	1689	1.151.980	52.900	1.607.880
Id. de Vias y Obras	.	3	.	10	88	4	.	.	44	499	.	.	.	145	834	1625	5.650.794	4.320	5.646.474
Id. de la construccion de las Obras	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60	1.985.634	.	1.985.634
Total	1	9	31	30	386	44	15	30	69	199	178	184	954	145	834	3169	18.574.468	105.620	18.768.818

Distribucion de sueldos

1. de 96.000. reales.	7	22	194
2. de 80.000. .	3. de 40.000. reales	20 de 24 a 30.000. reales	258. de 6 a 12.000 reales.
1. de 55.000. .	10. de 36.000. .	25 de 18 a 24.000. .	204. de mas de 6000 reales
3. de 48.000. .	2. de 30 a 36.000.	127. de 12 a 18.000. .	
7	22	194	756

FUENTE: A.C.A. Nte. nº 211, de 14-03-1865

APENDICE 45

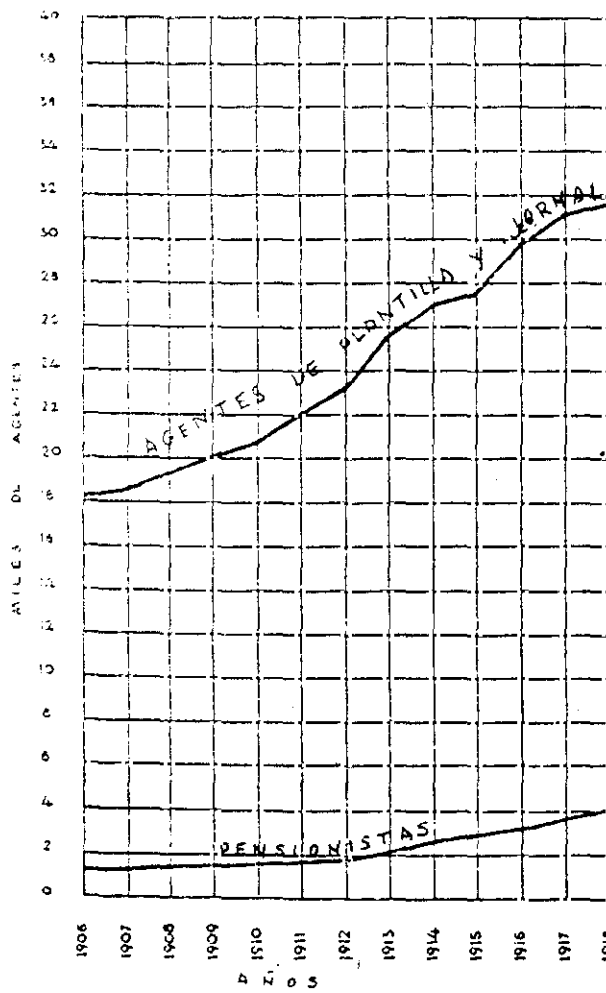
AGENTES DE PLANTILLA Y A JORNAL DE LA COMPAÑIA DEL NORTE
EN LOS AÑOS 1906 A 1917, SEGUN J. MARQUINA
"COMPAÑIA DEL NORTE (1858-1939)"
(Tomado de cuadros 38 y 39).- Kms. de red, 3.681

AÑO	Nº DE AGENTES	INDICE CON RELACION A 1916	Nº DE AGENTES		
			Por km. de red	Por 1.000 Kms. de tren	Por millón de unidades de tráfico *
1906	18.280	100	4,96	1,02	9,65
1907	18.662	102	5,07	1,01	9,49
1908	19.527	106	5,30	1,03	9,43
1909	20.128	110	5,46	1,05	10,13
1910	20.812	113	5,65	1,07	10,06
1911	21.902	119	5,95	1,06	9,91
1912	23.218	127	6,30	1,01	9,66
1913	25.705	140	6,98	1,07	10,10
1914	27.015	147	7,33	1,16	11,31
1915	27.754	151	7,53	1,18	10,82
1916	29.972	163	8,14	1,24	10,22
1917	31.188	170	8,55	1,49	11,27

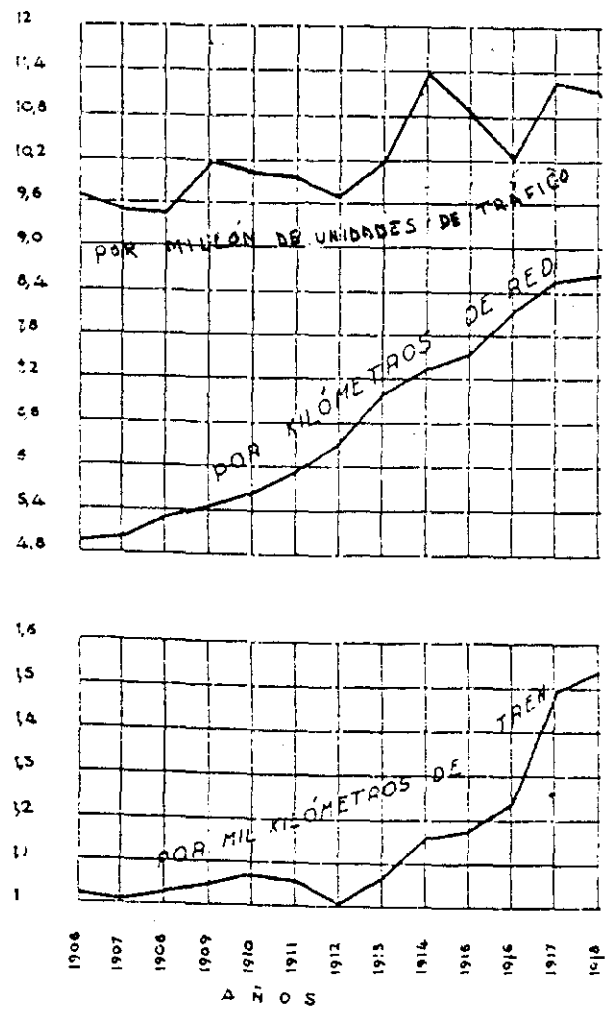
* Unidad de tráfico = toneladas kilométricas + viajeros kilómetro

COMPañIA DEL NORTE

MILLARES DE AGENTES DEPENDIENDO DE LA COMPañIA
(Trabajando y pensionistas)



NUMERO DE AGENTES



FUENTE: Marquina, J. "C^a del Norte (1858-1939)"

APENDICE 47

COMPANIA M.Z.A.

JORNADA DE TRABAJO Y DESCANSOS DEL PERSONAL DE
CONSERVACION DE LA VIA, SEGUN CIRCULAR Nº 20,
DE 23-04-1896, DE LA RED CATALANA

EPOCA	DIA DE TRABAJO		Nº DE DESCAN.	HORARIO DESCANSOS	HORAS TRABAJ. EFECTIV	HORAS DESC.	HORAS PERMAN. EN TAJO
	PRINCIP ^o Mañana	FIN Tarde					
Enero Febrero Noviembre. Dicembre.	6 ½	5	2	8 a 8½ almuerzo 12 a 1 comida	9	1 ½	10 ½
Marzo Abril Septbre. Octubre	5 ½	6	3	8 a 8½ almuerzo 12 a 1½ comida 3½ a 4 merienda	10	2 ½	12 ½
Mayo Junio Julio Agosto	4 ½	6 ½	3	7½ a 8½ almuerzo 11½ a 2 comida 4 a 4½ merienda	10	4	14

APENDICE 48

CUADROS DE SERVICIO DE PERSONAL DE CONDUCCION,
DE LA C^a NORTE

LÍNEA DE ASTURIAS Y GALICIA—CUADROS 13 Y 15—MÁQUINAS NÚMS. 2500 Y 2600

Trenes de Mercancías entre León, San Juan y Venta de Baños

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE

Servicio de las máquinas

3.^a DIVISIÓN

desde el día 16 de Octubre de 1894

TRACCIÓN

TRACCIÓN

Depósito de LEÓN

3.^a INSPECCIÓN

Días de servicio	Números de los trenes	ESTACIONES DE				TRAYECTO		Desplazamientos	Tiempo de descanso	OBSERVACIONES
		Salida		Destino		Por tren	por día de serv. ^o			
1. ^o	1453 R. y M.	m. 4'20	León	t. 6'27	Oviedo	140	140		8	El 6.º día del turno deberá estar en presión en Palencia desde las 6'00 mañana para asegurar la Reserva interin ésta hace los trenes 82 y 81.
	1454	m. 6'00	Oviedo	m. 8'30	Oviedo	16		8'75		
2. ^o	1451	t. 12'35	Ablaña	t. 2'03	Oviedo	16	76		8	El 12.º del día de turno hará si es preciso tren especial entre Busdongo y Fierros con la misma marcha del tren 1467.
	1450	t. 4'57	Oviedo	n. 10'33	Fierros	44		7'25		
3. ^o	Aislada	m. 6'00	Fierros	m. 8'20	Ablaña	28				LAVADO DE LA CALDERA
	1460	m. 10'06	Ablaña	t. 5'48	Busdongo	70	141		9	
	B. 7	t. 6'32	Busdongo	n. 8'40	Fierros	43				El tren 1474 será asegurado por la Reserva de Fierros, entre este punto y Busdongo, cuya máquina regresará acoplada al 1451.
4. ^o	1450	m. 12'50	Fierros	m. 8'10	León	96	96	4'25	14	
5. ^o	1422	m. 5'30	León	t. 3'05	Palencia	123	123		12	Recorrido mensual por máquina $\frac{1826 \times 30}{16} = 3,424$ kilómetros
6. ^o	1403	m. 9'00	Palencia	t. 5'05	León	123	123	3'50	14	
7. ^o	1400	m. 10'20	León	n. 7'00	Baños	134	145	2'75	12	PROPUESTO
	M. 1063	m. 7'45	Baños	n. 8'13	Palencia	11				
8. ^o	1401	m. 6'10	Palencia	t. 3'32	León	123	123	2'25	12	León 15 de Octubre de 1894.
9. ^o	1451	m. 1'45	León	m. 11'08	Ujo	115	115		12	
	1469	m. 2'45	Ujo	m. 4'15	Soto Rey	16				El Inspector prot. de tracción 3.ª Inspección, P. J. Alvarez
	1473	m. 4'26	Soto Rey	m. 5'09	Oviedo	9				
	1458	m. 5'20	Oviedo	m. 5'48	Soto Rey	9				17-10-94 V.º B.º El Jefe de Tracción, L. Barnoya
10	1469	m. 6'00	Soto Rey	m. 7'39	Villabona	22	111		8	
	1971	m. 8'40	Villabona	m. 10'45	San Juan	21				APROBADO
	1970	t. 5'10	San Juan	t. 6'50	Villabona	21				
	1484	n. 8'15	Villabona	n. 9'22	Oviedo	13				Por el Director de la Compañía El Director adjunto, L. Walmand. C. Lelong
	A. 1458	m. 5'20	Oviedo	m. 5'48	Soto Rey	9				
11	1458	m. 6'03	Soto Rey	m. 7'45	Ujo	16	130	19'25	8	Lavado de la caldera.
	1468	m. 9'13	Ujo	t. 3'20	Busdongo	62		16'00		
	A. 1455	t. 4'33	Busdongo	n. 7'22	Fierros	43				Lavado de la caldera.
	F. 7	m. 3'53	Fierros	m. 4'56	Ujo	20				
12	1464	m. 5'24	Ujo	m. 11'35	Busdongo	62	125		8	Lavado de la caldera.
	M. 1467	t. 12'50	Busdongo	t. 3'07	Fierros	43				
	1459	t. 4'27	Fierros	t. 6'05	Ujo	20				Lavado de la caldera.
	1466	m. 3'55	Ujo	m. 10'05	Busdongo	62	105		12	
13	M. 1467	t. 12'50	Busdongo	t. 3'07	Fierros	43				Lavado de la caldera.
	D. 7	m. 1'32	Fierros	m. 2'00	Lema	13				
14	1470	m. 2'20	Lema	m. 9'53	P. Gordon	75	151		9	Lavado de la caldera.
	1459	t. 12'05	P. Gordon	t. 4'12	Fierros	63				
	E. 7	m. 2'37	Fierros	m. 3'06	Lema	13				Lavado de la caldera.
15	1472	m. 3'35	Lema	m. 8'45	Busdongo	55	122	35'00	10	
	1466	m. 12'00	Busdongo	t. 4'30	León	54		29'00		Copia exacta del original (N. de la t.)
16	Descanso	n. 12'00	León	n. 12'00	León					
						1826				

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE

3.ª DIVISIÓN

TRACCIÓN 1.ª INSPECCIÓN

Depósito de MADRID

CUADRO N.º 61.—Servicio de las máquinas de ocho ruedas serie 2500, entre Madrid-Ávila y Segovia.

TRENES DE MERCANCÍAS

Días de servicio	Número de los trenes	ESTACIONES DE				TRAYECTO		Tiempo de descanso	OBSERVACIONES
		Salida		Destino		Por tren	Por día		
1.º	1001	11,40 n.	Madrid	10,49 m.	Ávila	121	121	5	Lavado de la caldera.
2.º	1000	4,31 t.	Ávila	2,05 m.	Madrid	121	121	21	
3.º	1003	10,52 n.	Madrid	8,51 m.	Segovia	101	101	4	
4.º	1002	3,08 t.	Segovia	11,39 n.	Madrid	101	101	10	
5.º	1007 bis	12,15 t.	Madrid	9,15 n.	Ávila	121	121	4	
6.º	1004	3,40 m.	Ávila.	5,24 m.	La Cañada	23			Si tiene lugar tren A. R. 2, se hará hasta Madrid, regresando á Villalba para hacer tren 1103 á Segovia, Ac. al tren núm. 1001. El 6.º día cubrirá la reserva el personal, en El Escorial caso necesario. Recorrido mensual por máquina. 1084 X 30 = 3252 (2) PROPUESTO. — El Inspector principal de Tracción 1.ª Inspección «F. PANOUX» V.º B.º El Jefe de Tracción. «L. BARNOYA.» APROBADO. El Director de la Compañía, «C. LELONG.»
	M. A.	6,35 m.	La Cañada	10,07 m.	Escorial	48	82	9	
	A. C. 1000	10,30 n.	Escorial	11,02 n.	Villalba	11			
7.º	1103	3,30 m.	Villalba	8,05 m.	Segovia.	63		3	
	1102	12,20 t.	Segovia	6,30 t.	Villalba	63	163		
8.º	A. C. 1002	9,27 n.	Villalba,	11,39 n.	Madrid	37		8	
	1005	10,00 m.	Madrid	8,20 n.	Ávila	121	121	7	
9.º	1006	6,40 m.	Ávila	3,35 t.	Madrid	121	121	10	
	1901	4,50 m.	Madrid	6,00 m.	Atocha	8			
10	1902	7,30 m.	Atocha	9,20 m.	Madrid	8			
	1903	12,00 t.	Madrid	1,00 t.	Atocha	8	32		
	1094	1,25 t.	Atocha	2,10 t.	Madrid	8		32	
						1084	126		

¹ 6, 158 caso probable A. R. — ² 6, 3380, caso probable A. R. — ³ si no ha lugar estos trenes. (N.de la R.)

FUENTE: Zurdo Olivares, L. "Veinte años de vida ferroviaria y dieciseis después".

CARTA DEL DIRECTOR DE M.Z.A., N. SÜSS, AL ADMINISTRADOR COMISIONADO
DE LA RED CATALANA DE ESTA COMPAÑIA, MARISTANTY, CON MOTIVO
R.O. DE O.P. DE 31-07-1903

Madrid 1.º Set. 1903

Compañía
de las
Ferrocarriles de Madrid
Barcelona y Alicante
—
Dirección
—
PARTICULAR

Excmo Sr. D. E. Maristany

723
Mi querido amigo: He regresado
ayer por la mañana de
mi viaje a San Juan de
Luz donde he descansado
bien y cogido fuerzas para
resistir a las temperaturas
encima de 40° de que se
padece aquí.

Me he enterado con sentimiento
de que Alfonso sigue algo
delicado y que V. no ha
podido proveerle de esa:
son dos contratiempos a
cual peor!

Como recibí diariamente el
extracto del registro de esta
dirección y la copia de los
documentos más importantes,
me he enterado en su día

de los bases que se proponía
publicar el Ministro de Agricul-
tura respecto al trabajo
del personal, y había indicado
ya a los servicios los datos
que debían preparar. También
me había puesto de acuerdo en
el Norte para reunir una
conferencia de los Adm. y Directores
de P.C. que tuvo lugar ayer
tarde y en que convinimos:
1.º) Ir a ver al Sr. de O. P.
pidiéndole una prórroga el plazo
de 15 días que nos daban para
presentar nuestras observaciones.
Hemos ido a verle esta mañana
Polack, Gil Becerril y yo y nos
he concedido fácilmente esta
prórroga para todo el mes
actual. Al mismo tiempo
se hizo cargo de la gravedad
del asunto y nos ha ofrecido
intervenir para conseguir

una modificaci3n racional de las bases.

2.) Nombrar una comisi3n de abogados (Sr. Arriaga, Jil Barail, Rozas y J.) para examinar si el Gobierno puede legalmente imponernos estas leyes, y preparar elementos de contestaci3n sobre esta parte

3.) Nombrar otra comisi3n compuesta de los Directores, de los 5 principales Cios para examinar a las bases al punto de vista tecnico; dicha comisi3n se reunira en mi despacho y los Directores, que podran hacerse acompa1ar por los Agentes superiores, si quieran, deberan reunir los datos siguientes:

Importe del aumento anual de gastos correspondientes a las bases tales como se proponen por el Gobierno;

cuanto mejo para la misma Red resultaria un aumento de 3.000.000^{rs} anuales.

Dificultades insuperables de servicio que resultarian de la implantacion de las nuevas bases.

Contra proyecto que podria oponerse al proyecto del Gobierno, y que pudiese aceptarse por los Cios sin tantos dispendios y dificultades.

La primera reunion tendra lugar en mi despacho el proximo sabado a las 16^h 1/2 yuego a V. que me remita a tiempo su parecer y los datos anteriores en lo relativo a V. O. y Expon de esta Red. Si cree V. 1.º útil enviar algun agente, seria el bienvenido. Por lo que me despido de V. repitiendo como siempre a V. amigo y S. D. Q. B. P. M. N.

N. Linares

J.

Minuta n.º
Particular

Estacion de Atocha
Madrid
Barcelona 2 de Septiembre de 1903

Barcelona de de 190

Mi querido amigo: Por su carta
he sabido con la satisfaccion con-
siguiente que de ha probado bien su ver-
dad en San Juan de Lirio. Espero y deseo
que igualmente su señora e hijos se encuen-
ten, asimismo bien ~~unidos~~ y en perfecta
de su estancia en las costas cantábricas.

Quedo enterado por su carta de
cuanto se ha hecho sobre la, Base, del
Ministerio de Obras Públicas respecto al
trabajo del personal ferroviario, y me pa-
rece bien; pero he de decirle que no po-
dré tener listo mi informe ~~para~~ man-
darlo antes del sábado proximo; pero
mucho que decir en él y yo estoy muy
de trabajo; ya me daría por satisfecho
si pudiese mandarlo para el otro sa-
bado, que sera el 1.º etc. Deseo mucho que
el Ministro ha concedido la prorroga del
plazo un mes, hasta fin de mes, queda
bien o para todo; y aun podre en ante,

haber debidamente del asunto, para
para el 20 o 25 etc. espero a esa.

Le doy de Vd. su amigo y l.º

g. b. l. m.

CARTA DE MARISTANY A SÜSS CONTESTANDO A LA DE ESTE DE 01-09-1903,
EN RELACION CON R.O. DE O.P. DE 31-07-1903

Compañía
de los
Ferro-carriles de Madrid.
"Maragosa" y de Alicante.

Madrid 6 de Set. de 1903

Excmo. Sr. D. E. Maristany

PARTICULAR

2 Mi querido amigo: Como le había
anunciado a V., ayer tuvo lugar
la reunión de los "señores",
y adjunto tengo el gusto de
transmitirle el acta de la misma.

Me permito insistir para
que, antes de la próxima
reunión, se sirva V. hacer
las observaciones que juzgue
convenientes a las bases,
propuestas ayer, para poderlas
tener en cuenta. Como
se trata de conseguir que
los demás Cíes obtengan de
acuerdo con la nuestra,
es de absoluta necesidad
que los demos a conocer

el criterio de la nuestra,
y ayer le he tenido que hacer
la salvedad de que los
proposiciones que presentaba
eran solo relacionados con
la antigua red respecto
a V. y O. y Explotación.

Lamento que se halla V. tan
solo, pero no dudo que hará
V. lo posible para no dejarse
en situación desairada en
la próxima reunión, a
lo que tendríamos mucho
gusto verla asistir, para
defender, mejor que yo, sus
ideas.

Tengo que salir esta noche
para Zaragoza para
acompañar al Rey real
a Valladolid y no estare
de regreso aquí hasta

el jueves por la mañana,
si modo extraordinario
me obliga a volver antes.

Como habra V. visto en
el acta del ultimo Consejo,
ya principian a dar sus
frutos las disposiciones del
H. Gaset, y llueven las
reivindicaciones del personal
que principia a agitarse.

Por lo demas, la manera
que tiene el Norte de resolver
los conflictos, concediendo todo
lo que solicitan sus obreros
es de un ejemplo deplorabile.

Ajto pego el gueto a comitile
en ej. de una circular
dirigida apr. al personal de
Talleres: no espero se gran
resultado porque los obreros
hacen mas caso a los instigadores
de afuera que a sus Dps.

Con este motivo me despido V. affto
amigo y D. V. D. B. S. 16
N. L.

APENDICE 52

COMPAÑIA M.Z.A.

DESCANSOS REMUNERADOS - AÑO 1915

(En relación con la Orden de Dirección General nº 196, de 21-12-1912, que establecía la concesión de descanso remunerado con percepción íntegra del haber o jornal, de 1 día por quincena, a todos los agentes y obreros de plantilla cuyas funciones fueran peculiares de la explotación propiamente dicha)

RED	SERVICIO		AGENTES	DIAS ABONO	PTAS.
ANTIGUA	MOVI- MIENTO	Superior estaciones ...	1.833	39.323	169.066
		Subalterno estaciones .	2.611	58.687	147.510
		Serv. Telegráfico	80	1.734	6.440
		" Eléctrico	40	919	3.994
		" Pequeño mat.	113	2.383	7.111
	V.Y O.	Obreros especiales	57	1.482	5.625
		Guardas	1.998	51.948	47.378
		Personal brigadas	1.666	43.316	102.830
	M.Y T.	División Mat. y T.	1.674	40.186	120.561
		" M. Móvil	708	12.824	48.159
		" Talleres G. ..	19	340	1.146
	ALMAC.	Personal obrero	40	960	3.419
	ECNTª.	Personal obrero	82	1.968	6.210
TOTALES RED ANTIGUA			10.921	256.088	669.449
CATALANA	MOVI- MIENTO	Personal Serv.Region. .	9	93	388
		Personal estaciones ...	1.952	43.856	153.670
		Serv. Teleg. y Eltª ...	33	421	1.785
		" Pequeño mat.	59	1.359	4.910
	V.Y O.	Serv. Vigilancia	554	13.132	22.600
		" Conservación	639	15.356	46.127
		Obreros especiales	70	1.693	6.491
		" almacén	17	391	1.199
TOTALES RED CATALANA			3.333	76.301	237.170

No está incluido personal que presta servicio en trenes, porque éstos ya venían disfrutando, dada la índole de su servicio, de descansos periódicos remunerados antes de las concesiones de Circular 196.

COMPAÑIA M.Z.A.

LICENCIAS ANUALES REMUNERADAS

(En relación con la Orden de Dirección General nº 196 que establece la concesión de una licencia anual de 15 días, con percepción íntegra del haber o jornal, a todos los empleados y obreros de la Compañía, cuyas funciones sean peculiares de la explotación propiamente dicha)

	R E D E S	Nº AGENTES PLANTIL.	Nº QUE HAN DISF. LICENCIA C/SUELDO	Nº DIAS LICENCIA C/SUELDO	IMPORTE HABERES DE ES-TOS DIAS	PROMEDIO POR AG. CON LICENCIA		PROMEDIO POR AG. DE PLANTILLA	
						Días Licencia	Importe Haberes	Días Licencia	Importe Haberes
AÑO 1915	Red Antigua	15.741	12.784	173.747	622.505	13'5	48'78	11	39'54
	Red Catalana	4.150	3.582	49.532	163.428	13'8	45'62	11'9	39'38
	Ambas Redes	19.891	16.366	223.279	785.933	13'64	48'02	11'22	39'51
AÑO 1916	Red Antigua	16.030	14.523	209.753	714.004	14'44	49'16	13'08	44'54
	Red Catalana	4.159	3.301	46.700	150.814	14'14	45'68	11'22	36'26
	Ambas Redes	20.189	17.824	256.453	864.818	14'38	48'51	12'70	42'83
AÑO 1917	Red Antigua	16.234	14.859	208.394	688.611	14'02	46'34	12'83	42'41
	Red Catalana	4.259	3.680	48.764	158.205	13'25	42'99	11'44	37'14
	Ambas Redes	20.493	18.539	257.158	846.816	13'87	45'67	12'54	41'32

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33

APENDICE 54

IMPORTE DE LAS FIANZAS DE ALGUNOS CARGOS DE LA COMPAÑIA M.Z.A.

(Por el contexto de la información se desprende
es situación en 1912)

RED ANTIGUA

C A R G O	FIANZA Rs.
Cajero Central	75.000
Pagador autorizado para sustituir a Cajero Central	40.000
Auxiliar de Caja	8.000
Pagador	25.000 *
Auxiliar de Pagador	12.500
Recaudador de Caja	8.000

RED CATALANA

C A R G O	FIANZA Rs.
Cajero Central	50.000
Pagador	25.000 **
Cajero Estación Barcelona, nº 1	14.000
" " " , nº 2	12.000
" " " , nº 3	6.000
" " Port-Bou	5.000

*.- Es la cuantía que exige el Reglamento, pero sólo lo tiene
1; y los 5 restantes depositaron sólo 12.500 Rs.

**.- Hay 2 con 25.000 Rs y 1 con 14.000 Rs.

Los mozos de Equipajes de Atocha depositan, en metálico, una fianza de 50 Pts.

La situación en la Red Antigua, en 1912, era:
Cajero, 10.000 Pts. de sueldo.

7 pagadores; sueldos entre 2.125 Pts. y 4.500 Pts.

2 auxiliares de pagador, sueldo 2.000 Pts.

FUENTE: A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.

APENDICE 55

COMPAÑIA DEL NORTE

CANTIDADES SATISFECHAS POR UNIFORMES
EN LOS AÑOS 1881 A 1915

AÑOS	IMPORTE	AÑOS	IMPORTE
1881	35.126,90	<i>Anterior.</i>	903.958,89
1882	39.821,80	1899	41.905,96
1883	39.691,77	1900	47.485,53
1884	38.988,35	1901	72.655,21
1885	61.257,43	1902	84.137,27
1886	55.885,61	1903	61.829,22
1887	40.378,37	1904	74.150,71
1888	39.533,08	1905	66.818,69
1889	40.372,21	1906	62.831,79
1890	47.670,39	1907	68.220,69
1891	51.908,32	1908	70.916,81
1892	53.331,33	1909	80.628,48
1893	62.551,69	1910	71.503,50
1894	62.006,41	1911	81.693,75
1895	62.514,86	1912	68.427,60
1896	55.092,45	1913	79.428,50
1897	51.264,56	1914	80.475,64
1898	47.464,36	1915	52.497,96
<i>Suma.</i>	903.958,89	<i>TOTAL.</i>	2.072.664,20

FUENTE: "La C^a del Norte y su Personal.- Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario". Pág. 30. Publicado en 1916. (A. H.R.)

COMPANIA DEL NORTE

Nomenclatura de los tipos de uniforme adoptados para
cada categoría de empleados.

DESIGNACIÓN DE LAS CATEGORÍAS.	DETALLE DE LAS PRENDAS.	Duración.
2.ª DIVISIÓN. — EXPLOTACIÓN.		
Inspectores de la Explotación.	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 24 centímetros de largo, formado de dos ramas de nueve hojas de roble y cinco bellotas cada una, estrella de oro de cinco puntas y 2 centímetros de diámetro.....	9 meses.
Subinspectores de la Explotación	Gorra igual á la de los Inspectores, solamente que la estrella será de plata en lugar de ser de oro.....	9 meses.
Agentes de Investigaciones...	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 14 centímetros de largo formado de dos ramas de cinco hojas de roble y tres bellotas cada una, sin estrella.....	9 meses.
Jefes de estación de 1.ª clase	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 20 centímetros de largo, formado de dos ramas de nueve hojas de olivo y tres olivas cada una, sin estrella.....	9 meses.
Jefes de estación de 2.ª clase.	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 18 centímetros formado de dos ramas de siete hojas de olivo y dos olivas cada una.	9 meses.
	Tapabocas de merino negro de 2 ^m de largo y 0,50 de ancho....	3 »
	Corbata de seda negra.....	3 »
	Levita de paño azul; en el cuello y á cada lado, un bordado de oro igual al de la gorra pero con una sola rama de 95 milímetros de largo, compuesta de cinco hojas de olivo y una oliva; dos carreras de á seis botones dorados á fuego de 21 milímetros de diámetro con la inscripción <i>Ferrocarril del Norte</i> y una estrella en el centro.....	1 año.
	Chaleco recto de paño igual al de la levita; siete botones dorados á fuego de 15 milímetros de diámetro é igual inscripción y estrella que los de la levita.....	1 »
	Pantalón edredón negro mate.....	1 »
	Gabán de paño castor azul con capucha móvil, dos carreras de á 4 botones negros de pasta, forro de bayeta negra, bolsillos á los costados con cartera.....	2 »

DESIGNACIÓN DE LAS CATEGORÍAS.	DETALLE DE LAS PRENDAS.	Duración.
Jefes de estación de 2.ª clase	Chaleco de dril gris. Pantalón de dril gris. Guantes blancos de seda.	1 mes. 2 »
Jefes de estación de 3.ª clase y Subjefes.	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 15 cénts. formado de dos ramas de cinco hojas de olivo y dos olivas cada una. Tapabocas de merino negro como los Jefes de estación de 2.ª clase Corbata de seda negra. id. Levita igual a la de los Jefes de estación de 2.ª clase, pero el bordado del cuello sólo tendrá 75 milímetros de largo con tres hojas de olivo y una oliva. Chaleco de paño azul como el de los Jefes de estación de 2.ª clase Pantalón edredón negro mate id. Gabán de paño castor azul con capucha móvil igual al de los Jefes de estación de 2.ª clase. Pantalón de dril gris como los Jefes de 2.ª clase. Chaleco de dril gris id. Guantes blancos de seda.	9 meses. 3 » 3 » 1 » 1 » 1 » 2 » 1 » 1 año.
Jefes de estación de 4.ª clase y Vigilantes-jefes	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 12 centímetros formado de dos ramas de tres hojas de olivo y una oliva cada una. Tapabocas merino negro, como los Jefes de 3.ª clase. Corbata de seda negra id. Americana ceñida de paño azul id. y el mismo bordado. Chaleco de paño azul id. Pantalón edredón negro mate id. Gabán de paño castor azul id. Chaleco de dril gris id. Pantalón de dril gris id. Guantes blancos de seda.	9 meses. 3 » 3 » 1 año. 1 » 1 » 2 » 1 » 1 »
Conductores de todas clases.	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 10 centímetros formado de dos ramas de tres hojas de roble y dos bellotas cada una; estrella de oro de cinco puntas y 2 centímetros de diámetro. Tapabocas de lana negra de 2 ^m de largo y 0.50 de ancho. Corbata de seda negra. Americana ceñida de paño azul, como la de los Jefes de estación de 4.ª clase, con una estrella de oro de ocho puntas y 22 milímetros de diámetro; a cada lado del cuello en vez de la rama de olivo. Chaleco paño azul igual al de los Jefes de estación Gabán de paño castaño, forma capote ruso con capucha móvil, forro de bayeta encarnada, fuerte para abrigo, en las mangas y en todo el cuerpo hasta abajo; dos carreras de á cuatro botones dorados de 21 milímetros de diámetro.	1 año. 3 meses. 3 » 1 año. 1 » 2 »

DESIGNACIÓN DE LAS CATEGORÍAS.	DESIGNACIÓN DE LAS PRENDAS	Duración
Conductores de todas clases . . .	Pantalón edredón negro mate como los Jefes de estación. Chaleco de dril gris id. Pantalón de dril gris id. Guantes blancos de hilo.	9 meses. 1 año. 1 »
Guardafrenos de todas clases . .	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 65 milímetros formado de dos ramas medio cerradas de cinco hojas pequeñas de roble cada una y a centro una estrella de oro de cinco puntas y 2 centímetros de diámetro. Lo demás como los Conductores.	1 año.
Interventores de ruta	En invierno.—El mismo uniforme que los Jefes de estación de 4.ª clase, pero con hojas de roble, de plata de las mismas dimensiones que los bordados de los Jefes de estación de 3.ª clase, en lugar de hojas de olivo, de oro. En verano.—Usarán americana ceñida de paño ligero o lina de mismo color e igual botonadura que la levita de invierno. Chaleco recto cerrado, de dril gris (botones dorados). Pantalón ligero del mismo paño y color que la americana.	1 año. 1 » 1 »
Interventores de telégrafo . . .	La misma gorra que los Jefes de estación de 4.ª clase, pero con el bordado de hojas de olivo de plata.	9 meses.
Expedidores, Factores principales de G. y P. V. (I) Factores de G. y P. V. Telegrafistas y Factores de bascula	Gorra de paño azul fino, con bordado de oro de 6 centímetros, formado de dos ramas medio cerradas de cinco hojitas de olivo cada una. Tapabocas de merino negro como los Jefes de estación. Corbata de seda negra id. Americana ceñida de paño azul, igual a la de los Jefes de estación de 4.ª clase, pero con bordado de oro a cada lado del cuello de 45 milímetros compuesto de dos ramas cerradas de cinco hojitas de olivo cada una. Chaleco de paño azul, como los Jefes de estación de 4.ª clase. Pantalón edredón negro mate id. Gabán de paño castor azul con capucha móvil, como los Jefes de estación de 4.ª clase. Chaleco de dril gris id. Pantalón de dril gris id. Guantes blancos de hilo.	1 año. 3 meses. 3 » 1 año. 1 » 1 » 2 » 1 » 1 »
Vigilantes del Pequeño material	La misma gorra que los Factores, pero con el bordado de plata.	9 meses.

(1) Los expedidores de billetes y agentes de todas clases de P. V. sólo tienen gorra de uniforme.

DESIGNACIÓN DE LAS CATEGORÍAS.	DETALLE DE LAS PRENDAS.	Duración.
Vigilantes.	<p>Gorra de paño azul fino, con franja de paño morado y un galón de oro de 6 milímetros de ancho, en vez del bordado.....</p> <p>Tapabocas de merino negro como los Factores.....</p> <p>Corbata de seda negra id.</p> <p>Chaleco de paño azul, igual al de la levita.....</p> <p>Chaleco de dril gris.....</p> <p>Pantalón edredón negro mate igual al de los Jefes de estación.</p> <p>Pantalón de dril gris.....</p> <p>Guantes blancos de hilo.</p> <p>Americana ceñida de paño azul igual á la de los Jefes de estación de 4.^a clase, pero con el cuello de terciopelo y un galón de oro en las bocamangas en vez del bordado del cuello.....</p> <p>Gabán de paño pardo, forma capote ruso, con capucha móvil, igual al de los Conductores, pero con un galón de oro de 6 milímetros de ancho en las bocamangas.....</p>	<p>1 año.</p> <p>3 meses.</p> <p>3 »</p> <p>1 año.</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p>
Capataces.	<p>Gorra de paño azul con tres galones de estambre encarnado en la franja.....</p> <p>Tapabocas de lana de 2^m de largo y 0.50 de ancho como los Conductores.....</p> <p>Corbata de seda negra como los Conductores.....</p> <p>Chaqueta de paño pardo, con tres galones de estambre encarnado en las bocamangas.....</p> <p>Chaleco de paño azul como el de los Conductores.....</p> <p>Chaleco de dril id.</p> <p>Pantalón edredón negro mate id.</p> <p>Pantalón de dril id.</p> <p>Blusa de hilo azul de la misma forma y galones que la de paño pardo.....</p> <p>Pantalón de hilo azul.....</p> <p>Cinturón de cuero negro sin charolar de 45 milímetros de ancho, con chapa amarilla de 7 centímetros de largo y 5 de ancho con las iniciales FCN caladas.</p> <p>Gabán de paño pardo con capucha móvil, forro de bayeta encarnada, tres galones de estambre encarnado en las bocamangas.....</p> <p>Blusa de paño pardo, abierta, con ocho botones amarillos de 15 milímetros, cuello á la marinera con tres galones de estambre encarnado, mangas cerradas con puño y un botón amarillo de 15 milímetros.....</p> <p>Escudo de latón amarillo de 3 centímetros de alto y 5 de ancho con el número de orden calado en el centro; se cose en medio de la franja de la gorra</p>	<p>1 año.</p> <p>3 meses.</p> <p>3 »</p> <p>1 año.</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>1 »</p> <p>2 »</p> <p>1 »</p>
Subcapataces.	<p>(El mismo uniforme que los Capataces con solo dos galones de estambre encarnado en vez de tres.</p>	

DESIGNACIÓN DE LAS CATEGORÍAS.	DETALLE DE LAS PRENDAS.	Duración.
Guardaagujas.....	Gorra como los subcapataces..... Tapabocas de lana como los Capataces..... Chaqueta de paño pardo, igual corte y confección que la de los Capataces, pero con capucha móvil; dos galones de estambre encarnado en las bocamangas..... Corbata de lana negra..... Gabán de paño castaño, forma capote ruso, forrado de bayeta encarnada; el mismo corte y confección que el de los Guardafrenos, pero con dos galones de estambre encarnado en las bocamangas..... Pantalón edredón negro mate como los Guardafrenos..... Chaleco de paño id..... Pantalón de hilo azul como el de los Capataces..... Blusa de hilo azul, como la de los Capataces, pero sólo con dos galones de estambre en vez de tres..... Cinturón de cuero negro sin charolar, como los Capataces. Blusa de paño pardo como los Capataces, pero sólo con dos galones de estambre encarnado en vez de tres.....	1 año. 3 meses. 1 año. 3 meses. 2 años. 1 » 1 » 1 » 1 » 1 » 1 »
Guardas de día y noche y Mozos fijos.....	Gorra como los Guardaagujas, pero con un solo galón de estambre encarnado..... Escudo de latón amarillo con el número de orden igual al de los Capataces. Chaqueta de paño pardo como los Guardaagujas, pero con un solo galón de estambre encarnado en las bocamangas..... Tapabocas de lana negra como los Guardaagujas..... Corbata de lana negra como los Guardaagujas..... Pantalón de hilo azul id..... Blusa de hilo azul como la de los Guardaagujas, pero con un solo galón en el cuello..... Cinturón de cuero, como los Guardaagujas. Blusa de paño pardo id. pero con un solo galón en el cuello..... Gabán como el de los Guardaagujas, pero con un solo galón de estambre.....	1 año. . 1 » 3 meses. 3 » 1 año. 1 » 1 » 1 » 2 »
Lampareros.....	Gorra como los Mozos fijos, pero con una L en el escudo..... Tapabocas de lana negra como los Mozos fijos..... Corbata id. id..... Pantalón de hilo azul id..... Blusa id. id..... Gabán de paño castaño id.....	9 meses. 3 » 3 » 1 año. 1 » 2 »
Mozos de tren.....	Gabán de paño castaño, mismo corte, confección y calidad que el de los Guardafrenos, pero sin estrella en el cuello..... Las demás prendas como los Mozos fijos.	2 »

DESIGNACIÓN DE LAS CATEGORÍAS.	DETALLE DE LAS PRENDAS.	Duración.
3.ª DIVISIÓN.—MATERIAL Y TRACCIÓN.		
Jefes visitantes.	Gorra con dos ramos y dos martillos de oro..... Corbata de seda negra..... Americana ceñida de paño azul con dos ramos y dos martillos de oro al cuello..... Chaqueta de paño azul, botones negros..... Chaleco id. id. dorados..... Pantalón de paño azul..... Gabán id. forrado de piel de carnero..... Chaleco de dril gris, botones dorados..... Pantalón id..... Faja de lana azul.....	9 meses. 3 » 18 » 1 año. 1 » 1 » 2 » 1 » 1 » 1 »
Jefes guarnicioneros.	El mismo uniforme que los Jefes visitantes, con la gorra con los ramos y martillos de plata.	
Visitadores, levantadores y guarnicioneros.	Gorra con los ramos y martillos de estambre verde..... Corbata de lana negra..... Chaqueta de paño castaño, botones negros y número matrícula al cuello..... Chaleco de paño castaño, botones amarillos..... Pantalón id..... Gabán id. con capuchón y botones negros..... Blusa de lana azul gruesa, número matrícula al cuello..... Pantalón de tela azul de hilo..... Faja de lana azul.....	9 meses. 3 » 1 año. 1 » 1 » 2 » 1 » 6 meses. 1 año.
Jefes engrasadores.	El mismo traje que los visitantes; usarán gabán de paño castaño forrado con piel de carnero.	
Guarnicioneros.	Gorra como la de los visitantes y levantadores..... Corbata de seda negra..... Chaqueta de paño castaño, botones negros, número matrícula al cuello..... Chaleco de paño castaño, botones amarillos..... Pantalón id..... Gabán como el de los visitantes..... Chaleco de dril gris..... Pantalón id..... Faja de lana azul.....	9 meses. 3 » 1 año. 1 » 1 » 2 » 1 » 1 » 1 »

DESIGNACIÓN DE LAS CATEGORÍAS.	DETALLE DE LAS PRENDAS.	Duración.
Engrasadores.....	Gorra como la de los anteriores..... Corbata de lana negra..... Chaqueta de terciopelo verde, botones negros y número ma- trícula al cuello..... Chaleco de terciopelo verde, botones amarillos..... Pantalón id..... Gabán de paño castaño con capuchón, botones negros..... Blusa azul de lana gruesa y número al cuello..... Faja de lana azul.....	9 meses. 3 » 1 año 1 » 9 meses 2 años. 1 » 1 »
Limpiadores.....	{ El mismo traje que los engrasadores; gastarán gorra igual a los anteriores.	
ALMACENES GENERALES.		
Repartidores de los almacenes.	Gorra, un galón de plata, uno de lana, bordado en plata <i>Alma- cenes</i> Corbata de lana negra..... Americana ceñida de paño azul, un galón de plata en la boca- manga y botones plateados..... Chaleco de paño azul, botones plateados..... Pantalón id..... Gabán paño gris, botones negros..... Blusa de tela azul hilo..... Pantalón id.....	9 meses. 3 » 1 año. 1 » 1 » 2 » 6 meses. 6 »
Capataces.....	Gorra con tres galones de lana, bordado <i>Almacenes</i> Corbata de lana negra..... Chaqueta de paño azul, botones plateados..... Chaleco id..... Pantalón id..... Gabán de paño gris, botones negros.....	9 meses. 3 » 2 años. 1 » 1 » 2 »
Mozos.....	Gorra con galón de estambre verde..... Corbata de lana negra..... Capuchón, paño castaño..... Pantalón id..... Blusa de tela azul hilo..... Pantalón id..... Cinturón blanco y azul.....	9 meses. 3 » 2 años 1 » 6 meses. 6 » 2 años.
Guarda.....	{ El mismo traje que el Capataz, un galón de lana en la boca- manga. Gorra con galón de lana, bordado <i>Almacenes</i> .	

DESIGNACIÓN DE LAS CATEGORÍAS.	DETALLE DE LAS PRENDAS.	Duración
4.ª DIVISIÓN. — VÍA.		
Sobrestantes de la Vía	Gorra de paño azul, con dos galones de oro, bordado <i>Vía</i> Corbata de seda negra. Americana ceñida de paño azul, dos galones de oro en las bocamangas, botones de cobre amarillo. Chaleco de paño azul, botones de cobre amarillo. Pantalón id. Gabán de paño azul, dos galones de oro en las bocamangas. Chaleco de dril gris. Pantalón id.	1 año. 3 meses. 1 año. 1 » 9 meses. 3 años. 1 » 1 »
Capataces de la Vía.	Gorra de paño azul, con dos galones de estambre encarnado. Capuchón de paño castaño. Chapa de brazo de cobre amarillo.	1 año. 2 » 5 »
Guardas de noche	Un capuchón igual en todo al de los Capataces.	2 años.
Guardabarreras.	Gorra como la de los Capataces. Corbata de seda negra. Chaquetón de paño castaño. Pantalón de paño como el de los Guardaagujas. Chaleco id. Gabán de paño pardo id. Blusa de hilo azul. Pantalón id. Cinturón de cuero.	1 año. 3 meses. 2 años. 1 » 1 » 2 » 6 meses. 6 » 6 años.
Obreros de la Vía.	No llevarán más que la chapa de brazo como los Capataces; en la parte céntrica de la inscripción se pondrá: <i>Obrero de la Vía</i>	5 años.
Guarda (mujeres)	No llevará más que una capucha de hule cubriendo las espaldas.	2 años.

ORDENANZAS DE LA COMPAÑÍA.

DESIGNACIÓN DE LAS PRENDAS.	DURACIÓN.
PARA INVIERNO.	
Americana ceñida de paño azul con botones dorados, dos galones de oro en la boca-manga para el ordenanza mayor y uno para los demás.....	1 año.
Pantalón de paño azul.....	1 »
Chaleco de paño azul con botones dorados.....	1 »
Gorra de paño azul, con dos galones de oro para el ordenanza mayor, uno para los demás, y para todos las iniciales <i>Norte</i> , bordadas en hilo de oro.....	1 »
Corbata de seda negra.....	3 meses.
Gabán de paño castor gris oscuro con botones negros.....	2 años.
PARA VERANO.	
Dos pantalones de dril gris.....	1 año.
Dos chalecos de id. con botones dorados.....	1 »

Los empleados de cualquier categoría que sean observarán el mayor esmero en su porte. Tendrán bien limpios el uniforme, insignias, botones y calzado; la barba afeitada y el pelo corto.

FUENTE: Instrucción General nº 2 de Personal de la Cª del Norte. Apéndice nº 11. (A.H.R. Caja 50, Cpta. 17).

ORDEN DE SERVICIO Nº 43

COMPañIA M.Z.A.

Madrid, 01-09-1862

Objeto: Uniformes
de los empleados
de Movimiento.

ART. 1º. Desde el recibo de la presente Orden, el uniforme es obligatorio para todos los empleados del Movimiento, tanto de las estaciones, como de los trenes, en el desempeño de su cometido.

ART. 2º. Se exceptúan sólo de la anterior disposición, los Inspectores y los Jefes de las Estaciones de Madrid y Alicante.

Sin embargo, estos empleados deberán llevar la gorra de uniforme.

ART. 3.º Todos los empleados están autorizados para hacerse vestir por el sastre que más les convenga, sujetándose, empero, á los colores, clases de ropa y modelos adoptados por la Compañía.

ART. 4.º Para los efectos del uniforme las Estaciones se considerarán como sigue:

EXCEPCIONALES.

Madrid, Alicante.

PRIMERA CLASE.

Aranjuez, Alcázar, Manzanares, Albacete, Almansa, Murcia y las Estaciones cabezas de línea.

SEGUNDA CLASE.

Castillejo, Tembleque, Villarrobledo, La Roda, Villena, Novelda, Alcalá, Jadraque, Daimiel, Almagro, Guadalajara, Calatayud, Linares, Andújar, Cieza, Chinchilla.

TERCERA CLASE.

Las demás Estaciones.

DESIGNACION DEL UNIFORME.

Inspectores.

Gorra de paño azul turquí, con visera de charol y bordados de oro, imitando las hojas de encina: iniciales *M. Z. A.* y locomotora dorada: botones de uniforme dorados y barbuquejo de galon de oro.

Jefes de Estaciones excepcionales.

Gorra de paño azul turquí, con visera charolada, cinco galones de oro de 0,003^m de ancho cada uno: barbuquejo de galon de oro, iniciales *M. Z. A.* y locomotora dorada: botones de uniforme, dorados.

Jefes de Estacion de 1.ª clase.

La misma gorra que los Jefes de Estaciones excepcionales, pero con cuatro galones en vez de cinco.

Uniforme de invierno.—Levita de paño azul turquí, con cuello vuelto, de terciopelo negro, dos hileras de botones de uniforme, dorados (gran tamaño), y presillas de oro en las hombreras, las mangas sin botones: chaleco del mismo paño de la levita, con cuello vuelto de la misma ropa, y una hilera de botones de uniforme, dorados (pequeño modelo): pantalón del mismo paño que el de las dos antiguas prendas: gaban de paño negro, mezcilla, con dos hileras de botones de uniforme, dorados (gran tamaño), y presillas de oro en las hombreras.

Uniforme de verano.—Levita y chaleco como en invierno, pantalón de cuti crudo.

Jefes de Estacion de 2.ª clase.

Gorra como los Jefes de Estacion de 1.ª clase, pero con tres galones de oro.

Las demás prendas de uniforme, tanto para invierno como para verano, las mismas que para dichos empleados.

Jefes de Estacion de 3.ª clase.

Gorra como los Jefes de Estacion de 1.ª clase, pero con dos galones de oro.

Lo demás como los Jefes de 1.ª clase.

Subjefes de Estacion.

Gorra como los Jefes de 2.ª clase.

El resto del uniforme como los Jefes de 1.ª clase.

Recaudadores, Oficiales de Mercancías, Telegrafistas, Factores y Vigilantes de Estacion.

Gorra como los Jefes de Estacion, pero con un galon de oro y barbuquejo de charol.

Uniforme de invierno.—Levita, chaleco y pantalon como los Jefes de Estacion, pero sin presillas.

Gaban de paño negro, mezclilla, sin presillas.

Uniforme de verano.—Levita y chaleco como en invierno: pantalon de cutí crudo.

Jefes de Conductores.

Gorra con tres galones de oro y barbuquejo de lo mismo, iniciales *M. Z. A.* y locomotora dorada.

Conductores.

Gorra como los Jefes de Estacion, pero con dos galones de oro y barbuquejo de charol.

Uniforme de invierno.—Levita y chaleco como los Jefes de Estacion, pero sin presillas: pantalon de paño, color gris, con vivo encarnado: gaban de paño negro, mezclilla, pero sin presillas.

Uniforme de verano.—Levita y chaleco como en invierno: pantalon de cutí crudo: raglan, mezclilla oscura, con botones de color.

Guardafrenos.

Gorra como los Conductores, pero con un galon de oro.

El resto del uniforme, tanto para invierno como para verano, lo mismo que el de los Conductores.

Revisores de Billetes.

Gorra con dos galones, el superior de oro y el inferior de plata.

Las demás prendas del uniforme como los Conductores.

Celadores de Alambres.

Gorra de paño azul sin galon, iniciales *M. Z. A.*, locomotora dorada y dos rayos de oro.

Guarda-agujas.

Gorra de paño azul turquí con una faja de grana, y sobre ésta un galon de lana amarillo: iniciales *M. Z. A.*, locomotora dorada, y botones de uniforme dorados, barbuquejo y visera de charol.

Uniforme de invierno.—Levita abrochada de paño castaño oscuro, con cuello derecho encarnado, vivos y golpes en las mangas encarnados, presillas en hombros y caderas, dos hileras de botones de uniforme, dorados (gran tamaño), y botones pequeños de uniforme, dorados, en las mangas: pantalon azul turquí, con franja encarnada en las costuras laterales: cinturón de cuero negro, con su cartuchera y banderín de señales, metido en su funda de cuero negro: gaban de paño castaño oscuro, con dos hileras de botones de uniforme, dorados (gran tamaño), cuello derecho encarnado, vivos del mismo color y presillas en las caderas para sostener el cinturón.

Uniforme de verano.—La misma levita que en invierno: pantalon de cuti crudo: cinturón con sus accesorios.

Porteros y Ordenanzas.

Gorra de paño azul turquí, sin galones: iniciales *M. Z. A.*, locomotora dorada y botones de uniforme, dorados, visera de charol y barbuquejo de cuero.

Uniforme de invierno.—Levita de paño azul turquí, con cuello vuelto del mismo paño, dos hileras de botones de uniforme, dorados (gran tamaño), las mangas sin botones: chaleco de paño azul turquí, con una hilera de botones de uniforme, dorados (pequeño modelo): pantalon del mismo paño que la levita y el chaleco.

Uniforme de verano.—Levita y chaleco como en invierno: pantalon de cuti crudo.

Nota.—Los muchachos que hacen servicio de Ordenanzas, llevarán chaqueta en lugar de la levita.

Capataces de Minas.

Gorra como la de los Guarda-agujas, pero con tres galones de lana amarillos.

Uniforme de invierno.—Chaqueta de paño azul, larga hasta las caderas, con bolsillos á ambos lados, cuello vuelto del mismo paño y dos hileras de

botones de uniforme, dorados (gran tamaño), manga vuelta sin botones: chaleco de paño azul turquí, abrochado hasta el cuello, con una hilera de botones de uniforme, dorados (pequeño tamaño): pantalón de paño azul turquí, con vivo encarnado: gabán corto de paño castaño oscuro, con cuello vuelto, vivos encarnados y dos galones encarnados en la manga izquierda.

Uniforme de verano.—Blusa de tela de hilo azul, con vivos encarnados, presillas en las hombreras y dos galones encarnados en el brazo izquierdo: pantalón de tela rayada, blanca y azul.

Subeapataces.

Gorra como la de los Capataces, pero con dos galones de lana amarillos.

El resto del uniforme como el de los Capataces, con un solo galón encarnado en la manga izquierda de la blusa y del gabán.

Ferroleros y Mozos de Estacion.

Gorra, blusa y pantalón como los Capataces, pero sin galones.

En invierno llevarán debajo del uniforme las prendas de su uso particular.

Mozos de cuerda.

Gorra de paño azul turquí, con franja encarnada, visera de charol y barbuquejo de cuero, con botones dorados, de uniforme, iniciales *M. Z. A.*, locomotora dorada y debajo su número de orden de cobre: chaqueta de pana con cuello vuelto de la misma ropa, dos hileras de botones de uniforme, dorados (gran tamaño), y bolsillos á ambos lados, las mangas sin botones: chaleco de pana azul, con una hilera de botones pequeños, de uniforme: pantalón de la misma ropa que la chaqueta y el chaleco con vivos encarnados en las costuras.

Mozos de la Empresa de transportes u otros de igual clase.

Gorra de paño verde, con faja encarnada, iniciales *M. Z. A.*, locomotora dorada y la palabra *transportes*, u otra indicación de su servicio especial.

El Capataz de estos mozos llevará además un galón de lana amarilla en la gorra.

DISPOSICIONES GENERALES.

La corbata negra es obligatoria para todos los empleados de este Servicio.

Los que no lleven toda la barba deberán afeitarse, por lo menos, cada dos días.

El Jefe del Movimiento determinará los días en que los empleados deban

ponerse de gran uniforme. Esta consistirá en la sustitucion del chaleco de uniforme por otro de piqué blanco , con botones dorados, y guante de algodón tambien blancos.

Los botones de uniforme serán del modelo exacto suministrado por la Compañía.

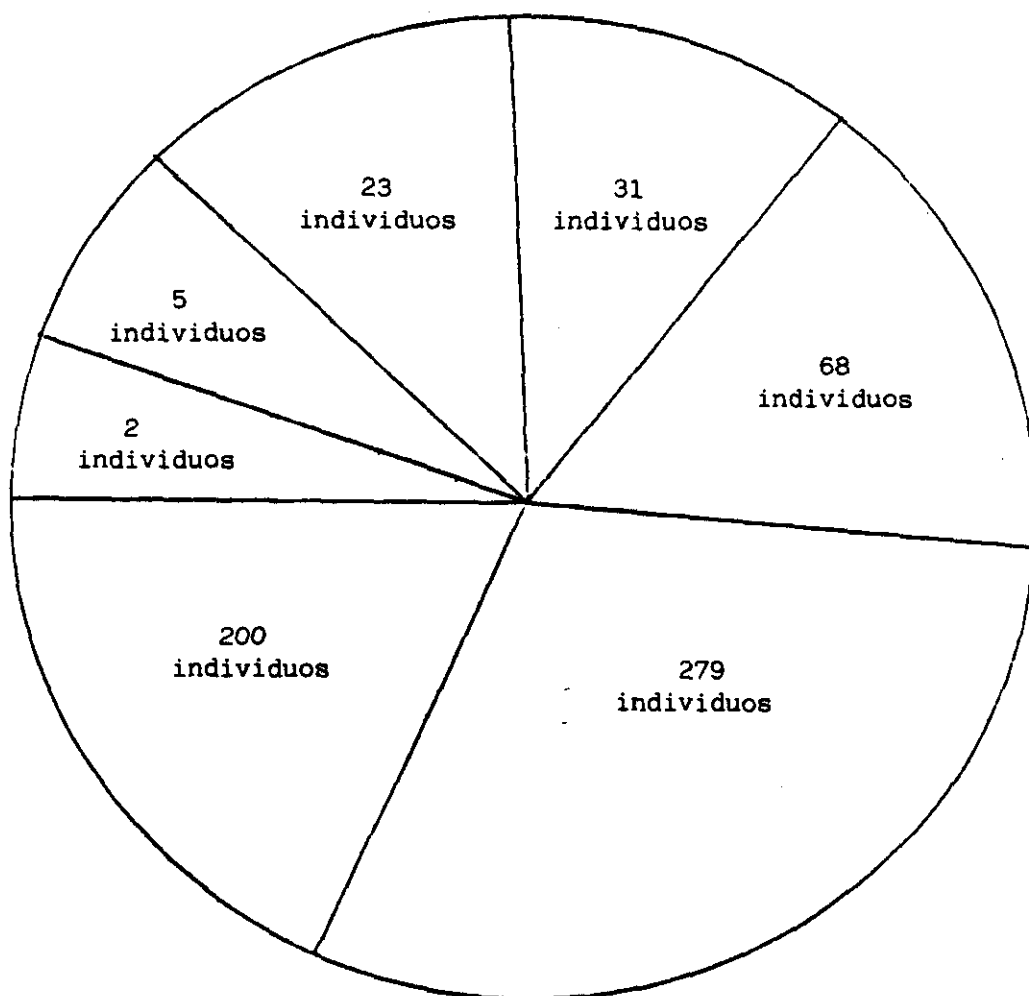
Propuesto por
El Jefe del Movimiento,
SAVOURÉ.

Aprobado.
El Director general,
PROMPT DE MADRIDO.

APENDICE 58

COMPANIA M.Z.A.

REPARTO DEL IMPORTE TOTAL DE LOS SUELDOS
DE LA PLANTILLA DE 1858 ENTRE GRUPOS DE PERSONAL

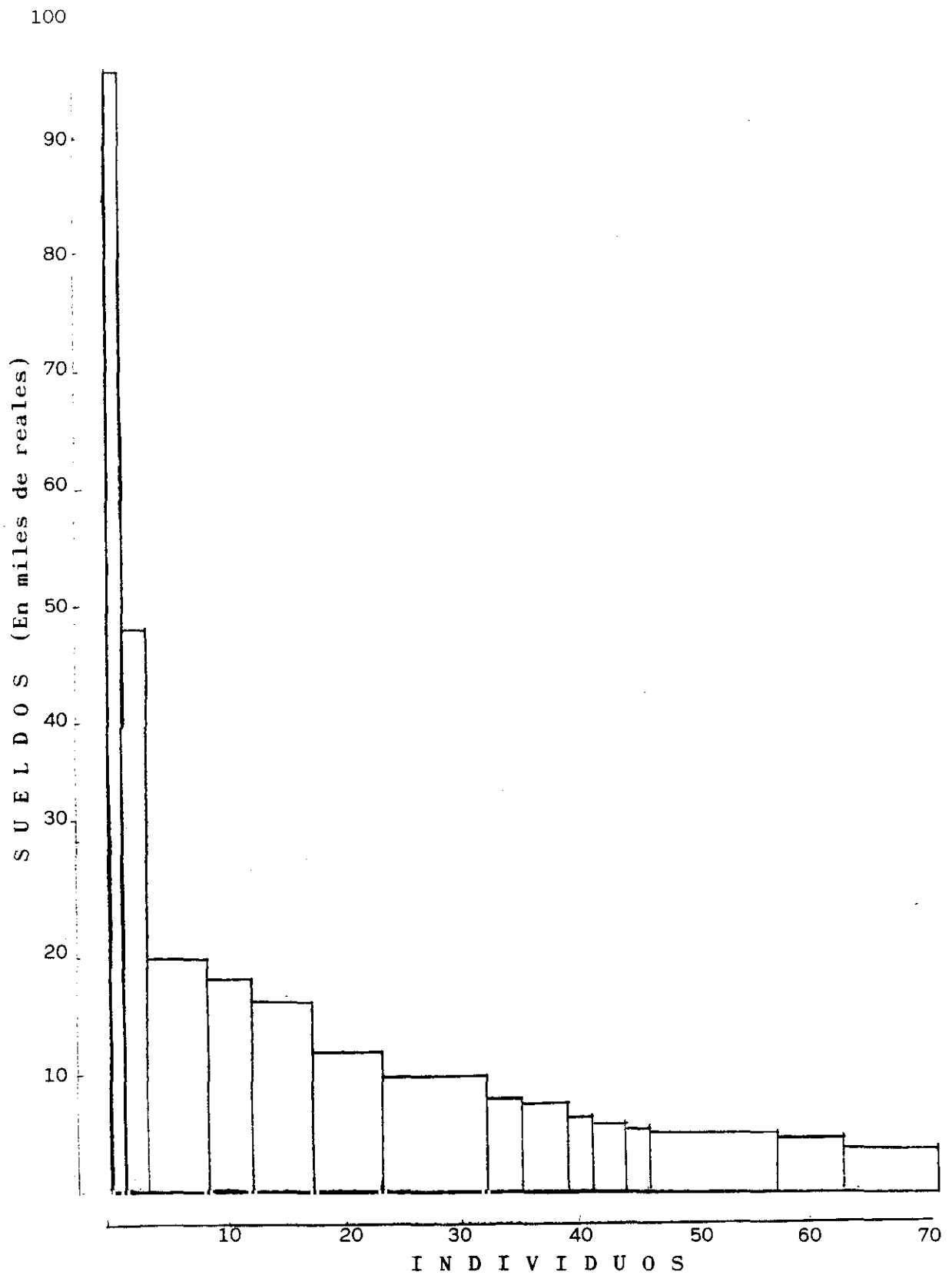


2 individuos,	con sueldo	100.000 r.	perciben el	5,38% del total
5	"	"	"	"
23	"	"	"	"
31	"	"	"	"
68	"	"	"	"
279	"	"	"	"
200	"	"	"	"

Elaboración propia

COMPañIA M.Z.A.

SUELDOS DEL SERVICIO DE VIA Y OBRAS EN 1858

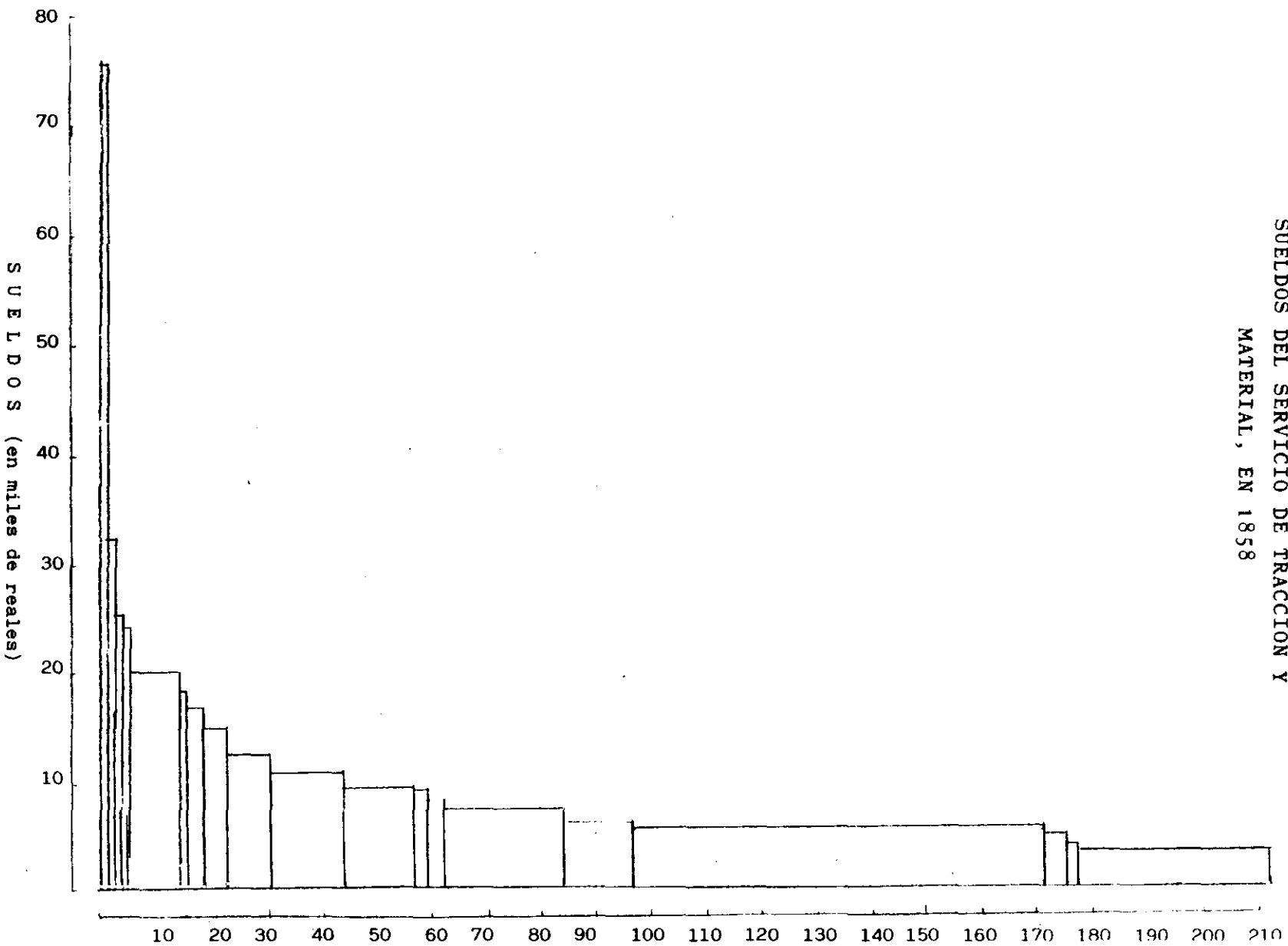


Elaboración propia
FUENTE: Plantilla de 1858.

APENDICE 60

COMPANÍA M.Z.A.

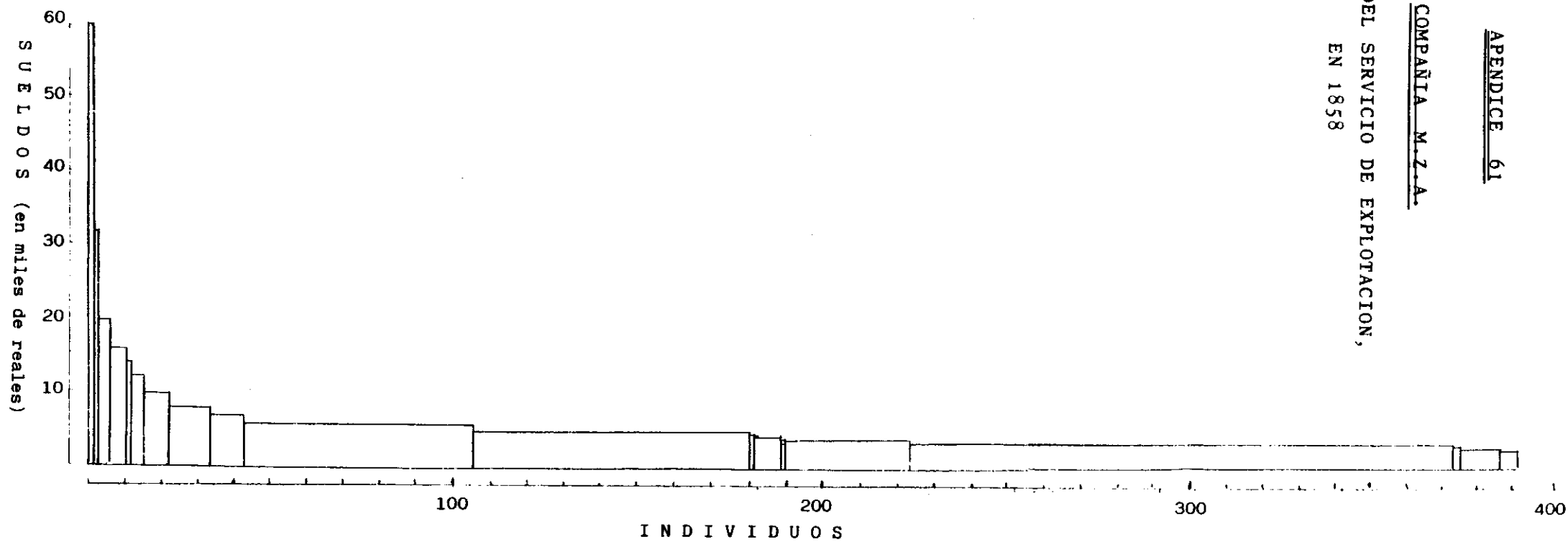
SUELDO DEL SERVICIO DE TRACCION Y
MATERIAL, EN 1858



APENDICE 61

COMPANIA M.Z.A.

SUELDO DEL SERVICIO DE EXPLOTACION,
EN 1858



Elaboración propia
FUENTE: Plantilla de 1858

APENDICE 62

ALGUNOS DE LOS SUELDOS Y JORNALES QUE REGIAN
EN LA RED ANTIGUA DE LA
COMPAÑIA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE
EN 02-07-1912

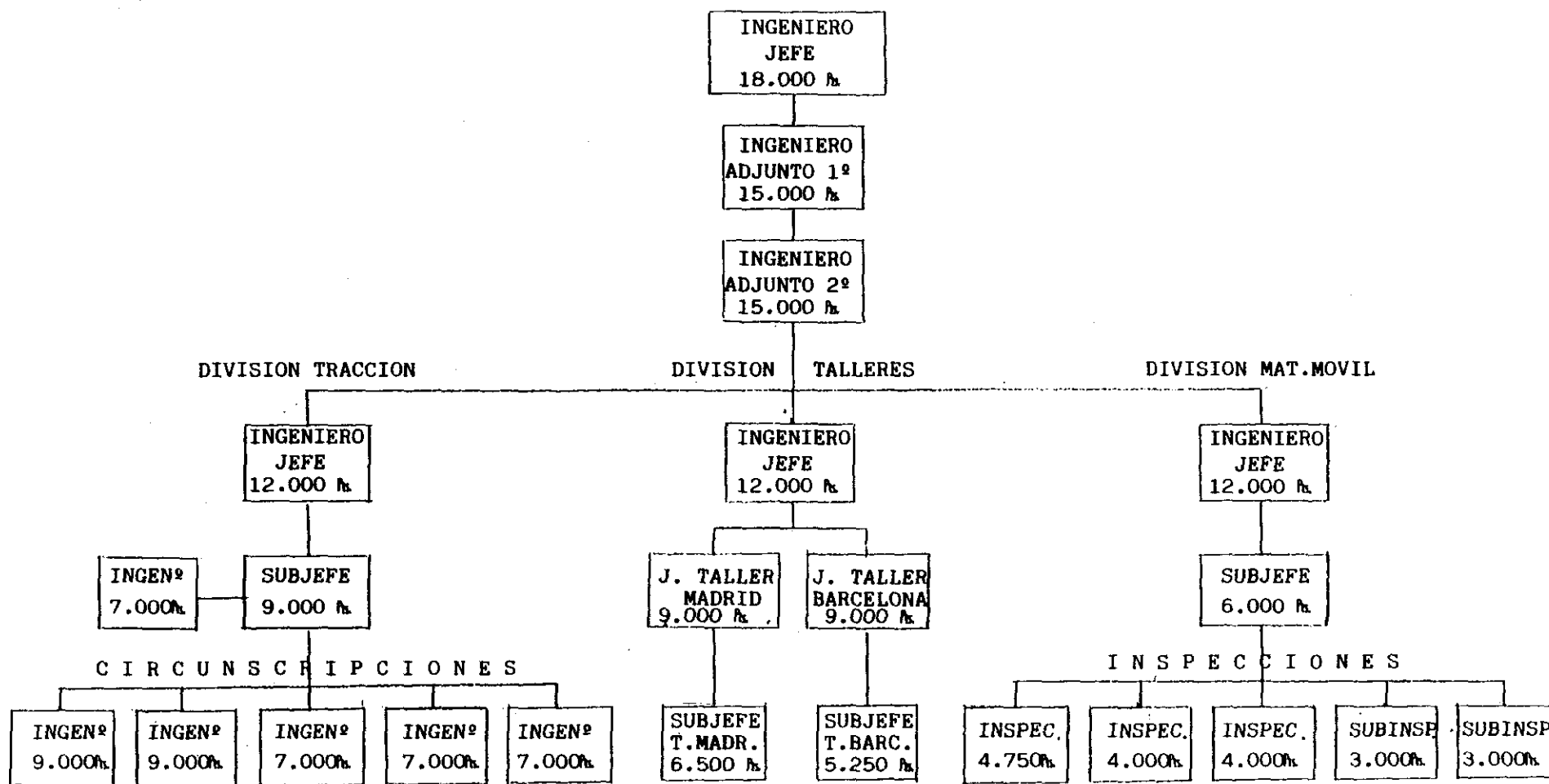
SERVICIO	CARGO	SUELDO O JORNAL Pta	Nº DE CADA CL.
ESTACIONES	Jefe Principal de Estación	3.500 a 3.000	16
	Jefe de Estación de 1ª	2.750 a 2.000	26
	Jefe de Estación de 2ª	2.000 a 1.250	87
	Jefe de Estación de 3ª	1.750 a 1.497	235
	Factor Principal	2.500 a 2.000	35
	Factor de 1ª	1.750	58
	Factor de 2ª	1.497	244
	Factor de 3ª	1.250 a 1.000	837
	Capataz de Maniobras	1.750 a 1.250	43
	Subcapataz de Maniobras	1.125 a 1.000	53
	Guardaagujas	2,75 a 2,47	229
	Mozo Guardaagujas	2,47 a 2,25	529
	Mozos	2,25 a 2,00	659
TRENES	Conductores de 1ª	2.000 a 1.750	82
	Conductores de 2ª	1.497	130
	Conductores de 3ª	1.375	88
	Guardafrenos de 1ª	1.250	135
	Guardafrenos de 2ª	1.125	135
	Guardafrenos de 3ª	1.000	175
	Mozo de Tren	1.000 y 900	215
CONDUCCION	Maquinista de 1ª	8,25	48
	Maquinista de 2ª	6,60	104
	Maquinista de 3ª	5,80	233
	Fogonero de 1ª	4,95	120
	Fogonero de 2ª	4,15	140
	Fogonero de 3ª	3,45	195

SERVICIO	CARGO	SUELDO O JORNAL Rs.	Nº DE CADA CL.
VIA Y OBRAS	Asentador Principal	2.500	1
	Asentador	2.250 a 1.250	38
	Capataz especial	3,25 y 3,00	40
	Capataz de 1ª	2,75 y 2,64	136
	Capataz de 2ª	2,60 y 2,47	137
	1º Obrero de 1ª	2,65 y 2,31	282
	1º Obrero de 2ª	2,56 y 2,14	283
	Obrero de 1ª	2,39 y 1,98	365
	Obrero de 2ª	2,23 y 1,81	371
	Guarda de noche	1,98 y 1,73	294
	Guardabarrera hombre, día	1,98 a 0,99	23
	Guardabarrera hombre, noche	1,73 a 0,99	148
	Guardabarrera mujer	0,74 a 0,25	1.442
INTERVENCION Y ESTADIST.	Revisores de Billetes	1.250 a 2.000	75
DISTINTOS SERVICIOS	Oficiales de Oficina	1.497 a 3.250	185
	Auxiliares de Oficina	730 a 1.875	545
	Ordenanzas	730 a 1.497	67
	Ordenanzas	2 a 3	27

FUENTE: A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.

ORGANIGRAMA Y SUELDOS DEL SERVICIO DE MATERIAL Y TRACCION DE LA Cª M.Z.A.

754



APENDICE 63

Elaboración propia

FUENTE: A.C.A. M.Z.A. nº 3, de 01-03-1913.- Reorganización después de la huelga de 1912.

APENDICE 64

ALTOS SUELDOS EN LA COMPAÑIA DE M.Z.A.

PTAS.	FECHA ASIGNACION	P U E S T O
6.000	01-12-1899	Jefe Talleres Generales
6.000	03-01-1913	Secretario Dirección General
6.000	03-04-1902	Inspector Tracción
6.000	13-02-1896	Inspector Principal
6.000	20-11-1914	Subjefe Reclamaciones
6.000	26-06-1903	Agente Comercial Principal
6.500	20-09-1907	Jefe Reclamaciones
6.500	06-03-1914	Subjefe Talleres Madrid
7.000	01-03-1913	Ingº al frente una Circunscrip. Trac.
7.000	18-06-1913	Ingº Agregado a Serv. V. y O., Red Cª
7.000	09-06-1917	Insp.Pral.Serv.Telegº, ambas Redes
7.000	20-10-1899	Inspector Principal Movimiento
7.000	13-05-1887	Jefe Almacenes
7.000	30-06-1899	Cajero Central (Menos atri.que antes)
7.000	01-03-1913	Jefe División Trac., ambas Redes
7.500	20-01-1905	Ingº Consultor Explotación
7.500	17-06-1892	Subjefe Tráfico
7.500	22-01-1915	Jefe Contencioso
7.500	09-06-1888	Ingº División V. y O.
7.500	07-05-1915	Jefe Oficina Estudios M. y T.
8.000	24-01-1902	Cajero (F.75.000 ₧) (M.atr.que antes)
8.000	09-11-1906	Ingº 4ª División

PTAS.	FECHA ASIGNACION	P U E S T O
8.000	28-02-1908	Jefe Interv. y Estad ^a , Red A.
8.000	19-04-1901	Subjefe Movimiento
8.000	03-01-1913	Agregado a la Dción. (Abogado e Inter ventor Estado)
8.000	20-11-1914	Secretario Servicio Comercial
8.000	18-01-1885	Ing ^o 4 ^a División V. y O.
8.000	20-10-1899	Subjefe Movimiento
8.000	18-01-1895	Ing ^o 1 ^a División
8.000	31-05-1901	Jefe Contabilidad Gral. Adjunto
8.000	07-04-1908	Subjefe Tráfico
8.000	12-05-1905	Agregado a Servicio Explotación
8.000	13-06-1902	Ing ^o 4 ^a División
8.000	05-04-1907	Ing ^o 2 ^a División
8.000	11-10-1907	Agregado a Explotación
9.000	08-11-1912	Ing ^o Subjefe Trac., Red Catalana
9.000	13-11-1917	Subjefe Tracción
9.000	02-11-1900	Ing ^o Jefe V. y O., Red Catalana
9.000	18-04-1916	Subjefe Servicio Comercial
9.000	18-04-1916	Jefe Combustible
9.000	09-06-1917	Ing ^o Jefe Servicio Eléctrico
9.000	01-03-1913	Ing ^o Circunscripción 2 ^a
10.000	23-05-1890	Jefe División Tráfico
10.000	24-03-1899	Subjefe Tracción en Barcelona
10.000	18-04-1916	Subjefe Tracción
10.000	Antes año 1916	Subjefe Tráfico
10.000	id.	Subjefe Tracción
10.000	id.	Agregado a la Dirección
11.000	Antes año 1901	Jefe Tracción + CASA

PTAS.	FECHA ASIGNACION	P U E S T O
11.000	Antes año 1916	Jefe División Tráfico
11.000	18-04-1916	Jefe Tráfico
11.000	15-06-1900	Jefe Serv. Central de la Dirección
12.000	26-03-1913	Ingº Agregado a la Dirección Gral.
12.000	26-04-1907	Ingº Consultor
12.000	13-11-1917	Ingº Jefe Tracción
12.000	31-05-1901	Jefe 1ª Div. V. y O. Adjunto al Jefe
12.000	19-01-1906	Agregado a la Dirección
12.000	17-05-1887	Jefe Contabilidad General
12.000	10-07-1903	Jefe Contabilidad General
12.000	18-04-1916	Jefe División Talleres Generales
13.000	06-03-1914	Ingº V. y O. para auxiliar al Jefe
13.000	18-04-1916	Subjefe Servicio Comercial
13.000	Antes año 1916	Jefe Comercial, Red Catalana
13.000	18-04-1916	Ingº Jefe Tracción
14.000	Antes año 1916	Ingº Jefe Talleres Generales
14.000	id.	Ingº Jefe Tracción
15.000	18-07-1889	Jefe de lo Contencioso
15.000	08-05-1908	Ingº Jefe V. y O., Red Catalana
15.000	20-01-1905	Ingº Jefe Explotación, Red Catalana + 2.000 para CASA
15.000	18-04-1916	Ingº Jefe Adjunto M. y T.
15.000	03-07-1885	Secretario de la Administración
15.000	28-02-1908	Secretario General Comité
15.000	18-04-1916	Ingº Subjefe M. y T.
16.000	07-04-1908	Jefe Servicio Comercial
18.000	17-05-1901	Jefe Contencioso
18.000	01-08-1902	Ingº Jefe Explotac. + 3.000 para CASA

PTAS.	FECHA ASIGNACION	P U E S T O
18.000	23-12-1904	Ing ^º Jefe de la Dirección + 3.000 para CASA
20.000	21-08-1914	Jefe Contencioso
20.000	03-01-1913	Subdirector Adjunto de la Compañía
20.000	25-09-1914	Jefe Contencioso
22.000	07-04-1908	Subdirector Compañía + 3.000 CASA
22.000	07-04-1908	id. + 3.000 CASA
22.000	24-03-1905	id. + 3.000 CASA
22.000	24-03-1905	id. + CASA
22.000	24-03-1905	id. + 3.000 CASA
22.000	17-05-1887	Jefe Tráfico, por extensión Red
25.000	21-04-1899	Subdirector Ing ^º Jefe M. y T.
25.000 + Fr 15.000	10-12-1897	Director Compañía (Grebuss)
30.000	07-04-1908	Director Adjunto + 4.000 CASA
50.000	01-02-1908	Director Compañía (Maristany)
Fr 12.000	22-12-1906	Secretario Adjunto Comité
Fr 20.000	24-09-1897	Secretario General Comité
Fr 30.000	10-03-1899	Director Compañía (Süss)

APENDICE 65

SUELDOS DE LOS PRINCIPALES JEFES DE LA RED ANTIGUA
DE LA COMPAÑIA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE,
EN 02-07-1912

Nº DE CADA CLASE	CARGO	SUELDO Pt.
1	Jefe Servicio de lo Contencioso ...	20.000
1	Ingeniero Jefe de Vía y Obras	18.000
1	Ingeniero Jefe de Material y T. ...	18.000
1	Ingeniero Jefe Adjunto Mat.y T. ...	15.000
1	Ingeniero Jefe de Almacenes	15.000
1	Jefe del Servicio Central	14.000
1	Jefe del Servicio de Movimiento ...	14.000
1	Jefe del Servicio de Comercial	13.000
1	Jefe Adjunto del Serv. de Mov.	12.500
1	Jefe Servicio Contabilidad G.	11.000
1	Ingeniero de Material Móvil	11.000
1	Ingeniero de Tracción	11.000
1	Jefe de Talleres Generales	11.000
4	Ingenieros de División Vía y O. ...	11.000 a 8.000
1	Cajero	10.000
1	Jefe de División en Serv.Comercial.	10.000
1	Subjefe División en Serv.Comercial.	9.000
1	Subjefe Talleres Generales	8.500
1	Ingº Agregado en Material y T.	8.500
1	Jefe de División en Serv.Comercial.	8.000
1	Subjefe de Movimiento	8.000
1	Jefe Servicio Interv. y Estad.	8.000
1	Inspector de Tracción	8.000
1	Secretario Jefe del Combustible ...	8.000
1	Jefe Oficina Estudios Mat. y T. ...	8.000
4	Agregados de Movimiento	8.000 a 4.000

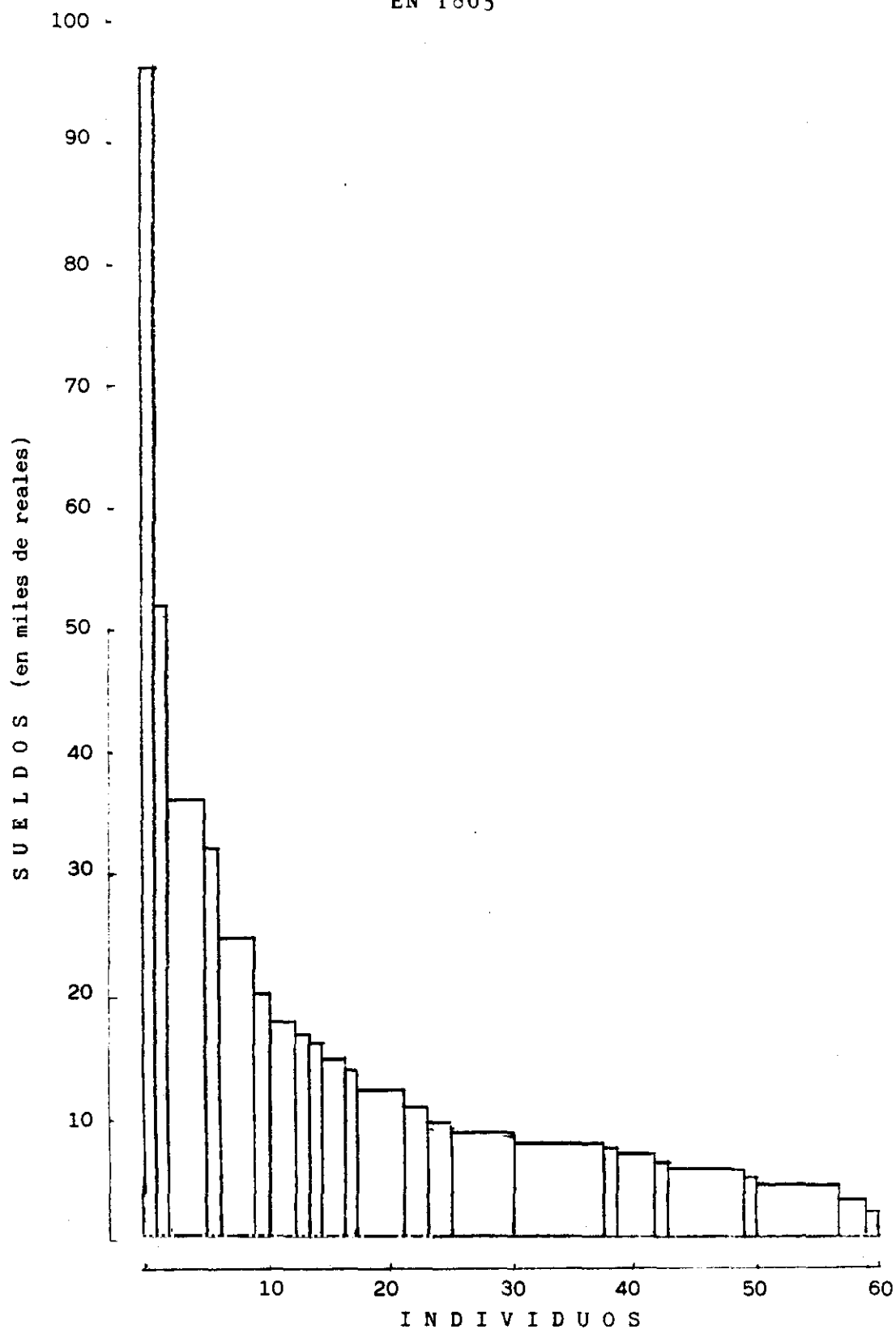
Elaboración propia

FUENTE: A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.

APENDICE 66

COMPañIA DEL NORTE

SUELDOS DE LOS SERVICIOS CENTRALES,
EN 1865

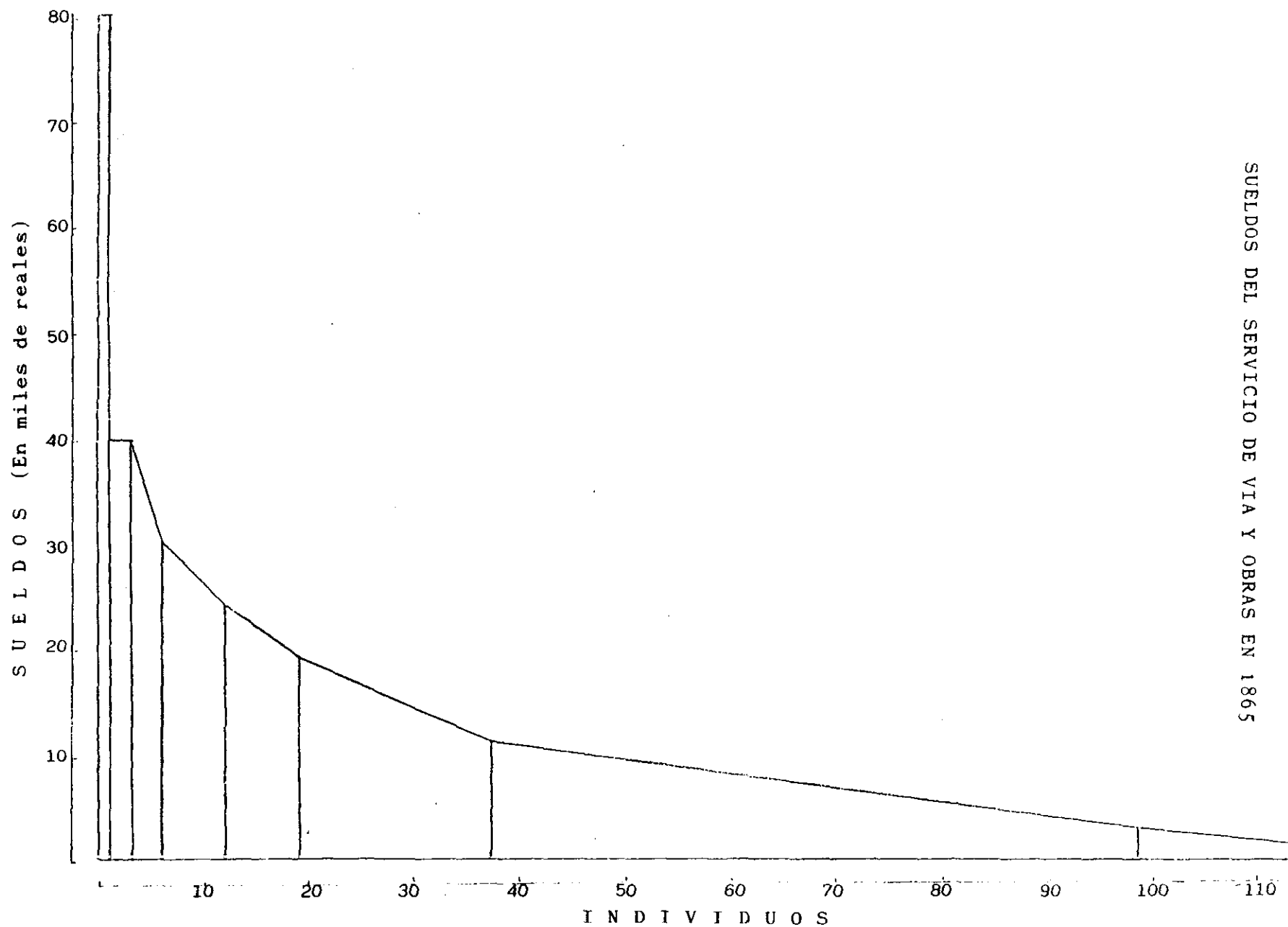


Elaboración propia

FUENTE: Cuadros de personal de 1865

COMPañIA DEL NORTE

SUELDOS DEL SERVICIO DE VIA Y OBRAS EN 1865

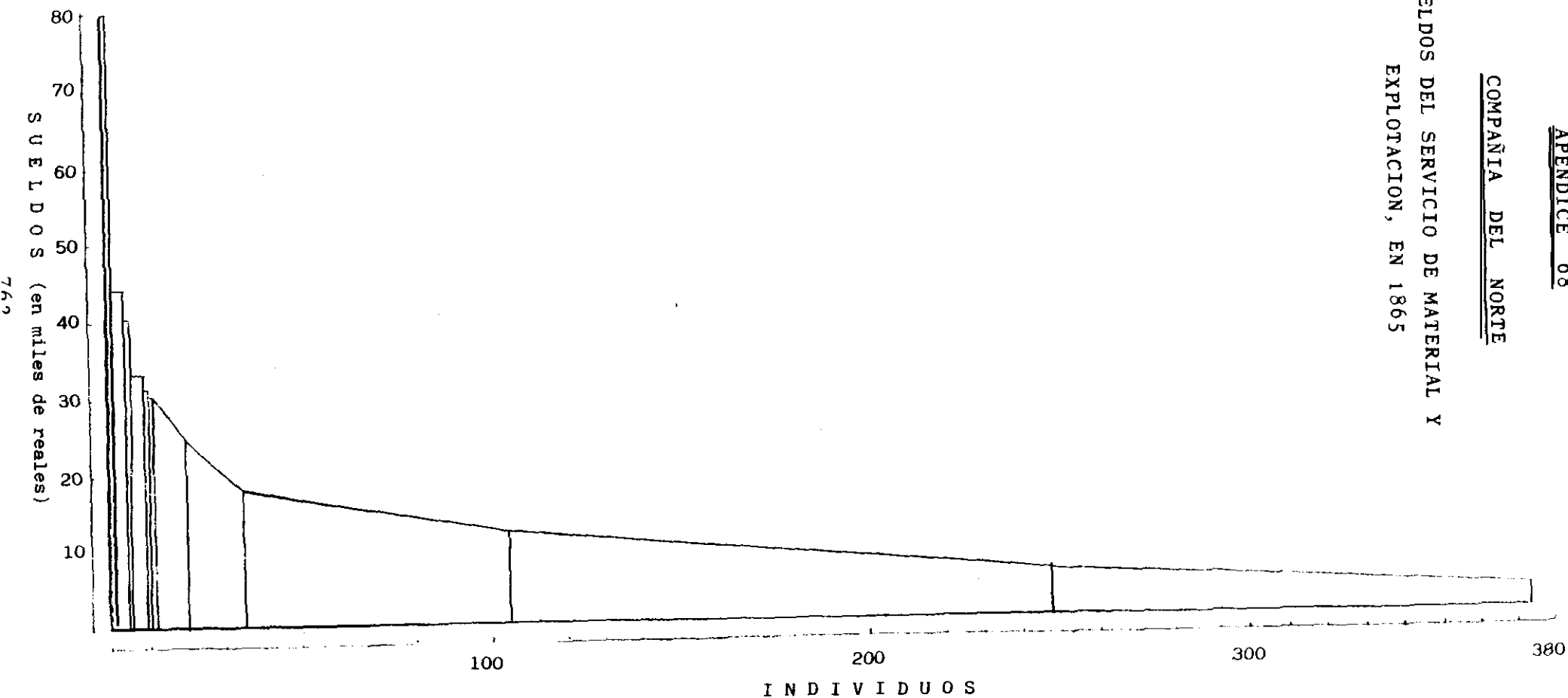


Elaboración propia
FUENTE: Cuadros del personal de 1865.

APENDICE 68

COMPañIA DEL NORTE

SUELDO DEL SERVICIO DE MATERIAL Y
EXPLOTACION, EN 1865



Elaboración propia

FUENTE: Cuadros de personal de 1865

APENDICE 69

ALGUNOS DE LOS TIPOS DE SUELDO RECOGIDOS EN UNA TABLA
DE LA COMPAÑIA DEL NORTE, VIGENTE EN 1912

** (Ordenación de 1 a 97)

Nº OR- DEN	CARGO	TIPOS DE SUELDO						
		Clases						
		1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª
1	Jefe de División	18.000	16.500					
2	Jefe de Servicio	15.000	13.500	12.000	10.500			
3	Subjefe de Servicio ..	12.000	10.500	10.000	9.000	8.250	8.000	7.500
4	Ingenieros ordinarios.							6.750
6	Inspector Principal ..	7.500	6.750	6.000	5.400	5.000		
6	Inspectores	4.800	4.500	4.200	3.900	3.600		
	Jefe de Oficina	5.400	4.800	4.500	4.200	3.900	3.600	
9	Empleado Pral. . 3.000 *	2.700	2.400	2.100	1.950	1.800		
10	Empleados	1.700	1.499	1.350				
12	Ordenanza Pral	1.700						
	Ordenanza	1.499	1.400	1.350	1.200			
24	Cajero Central	6.750						
25	Pagador Principal	4.500	4.200	3.900				
26	Pagador	3.600	3.300	3.000				
30	Interv. en Ruta Pral..	2.400	2.100	1.950	1.800			
	Interventor en Ruta ..	1.700	1.499	1.425	1.350			
	Interv. en Ruta suplª.	1.350	1.200	1.125				
39	Jefe Estación Pral. ..	4.500	4.200					
40	" " 1ª c.	3.900	3.600	3.300				
41	" " 2ª c.	3.000	2.700	2.400				
42	" " 3ª c.	2.400	2.100	1.950	1.800			
43	" " 4ª c. 1.800 *	1.700	1.499					
44	Subjefe Estación	2.700	2.400	2.100	1.950	1.800		
49	Factor y asimilados ..	1.425	1.350	1.200	1.125	1.050		
51	Capataz	1.499	1.425	1.200				
52	Guarda-agujas Pral. ..							
52	Subcapataz	1.350	1.200	1.125	1.050			
	Guarda-agujas							
62	Jefe Depósito 1ª	7.500	6.000	5.400	4.800			
	Jefe Depósito 2ª	6.000	5.400	4.800				
64	Jefe de Maquinistas ..	4.500	4.200	3.900				
65	Maquinsita	2.700	2.400	2.100				
66	Fogonero	1.499	1.350	1.200				
91	Sobrestante	2.400	2.250	2.100	1.950	1.800	1.700	1.499
97	Arquitecto	8.250	6.000	4.200				

* Sueldo excepcional

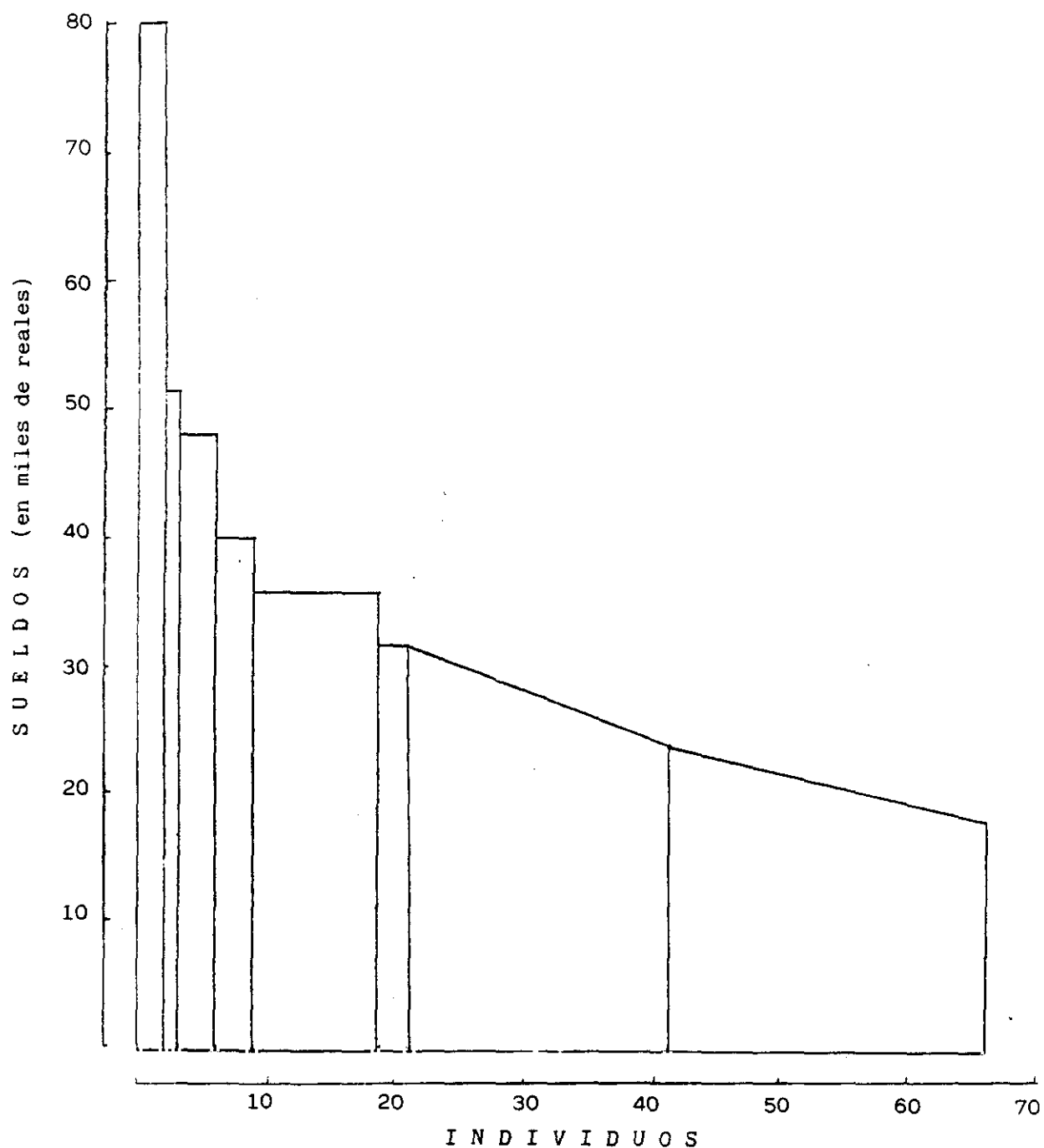
** Fecha deducida del contexto

FUENTE: A.H.R. Caja 114 Cpta. 11.

APENDICE 70

COMPAÑIA DEL NORTE

SUELDOS SUPERIORES (HASTA 18.000 r.) DEL CONJUNTO
DE LOS SERVICIOS, EN 1865

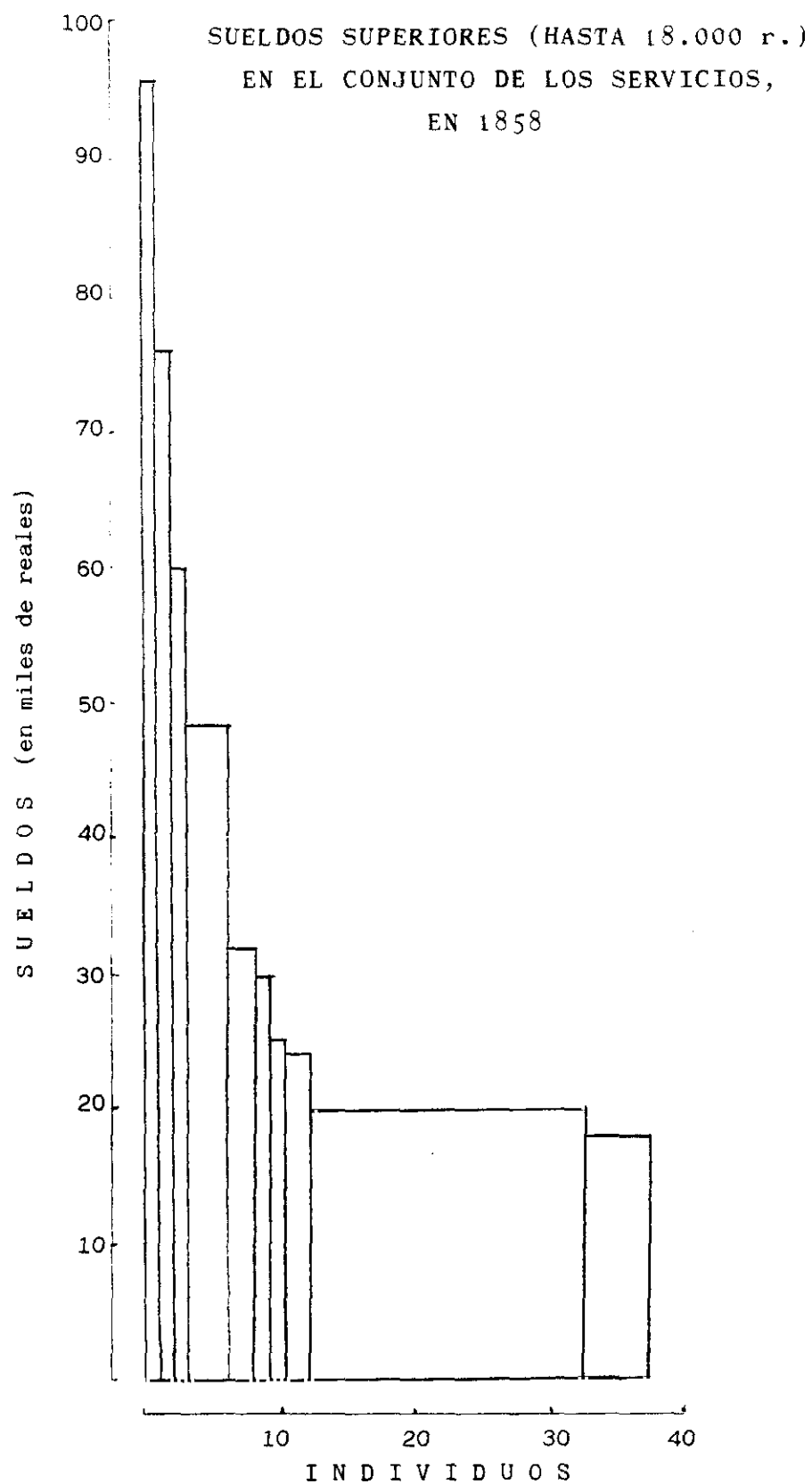


Elaboración propia

FUENTE: Cuadros del personal de 1865

APENDICE 71

COMPANIA M.Z.A.

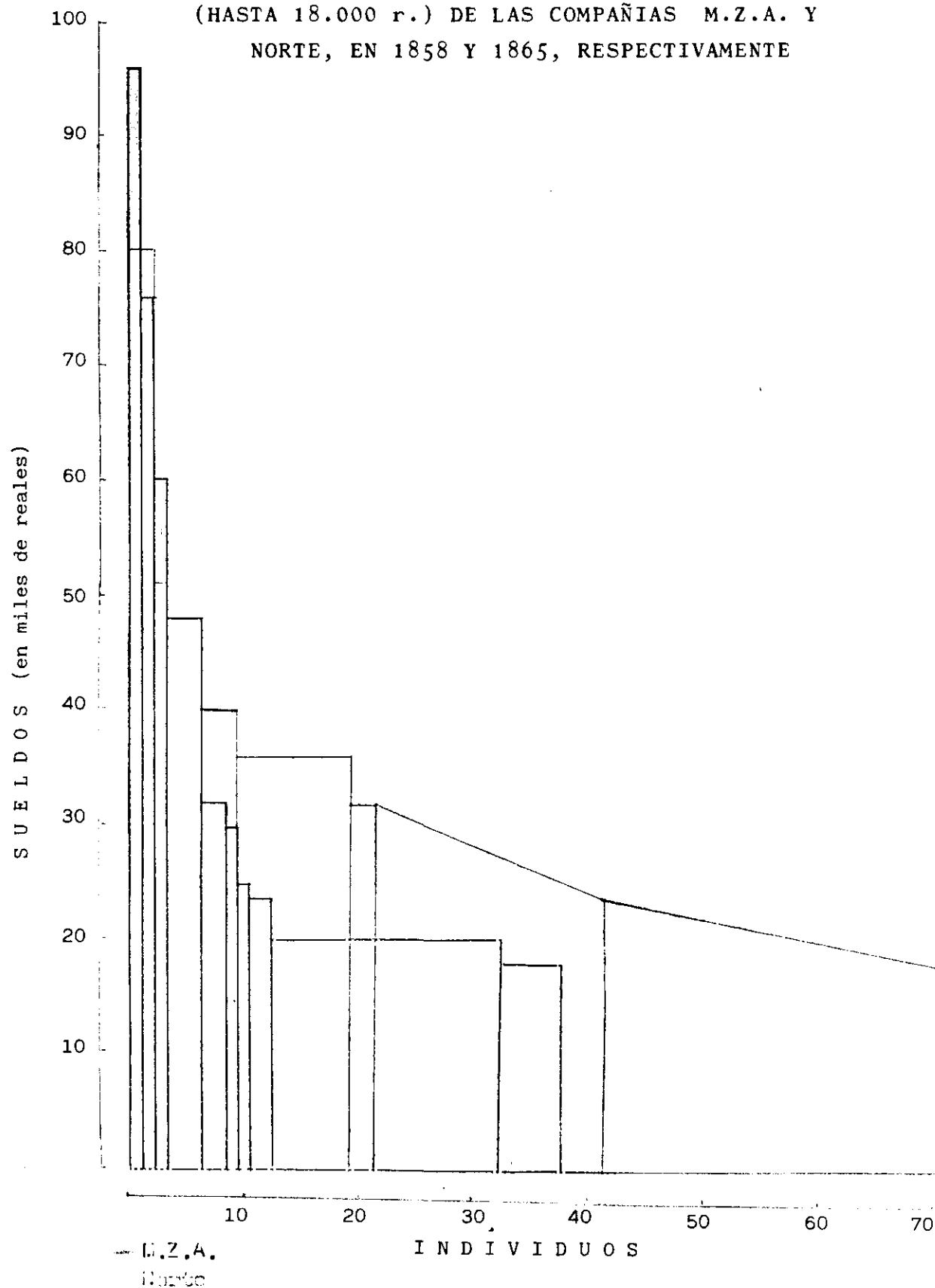


Elaboración propia

FUENTE: Plantilla de 1858

APENDICE 72

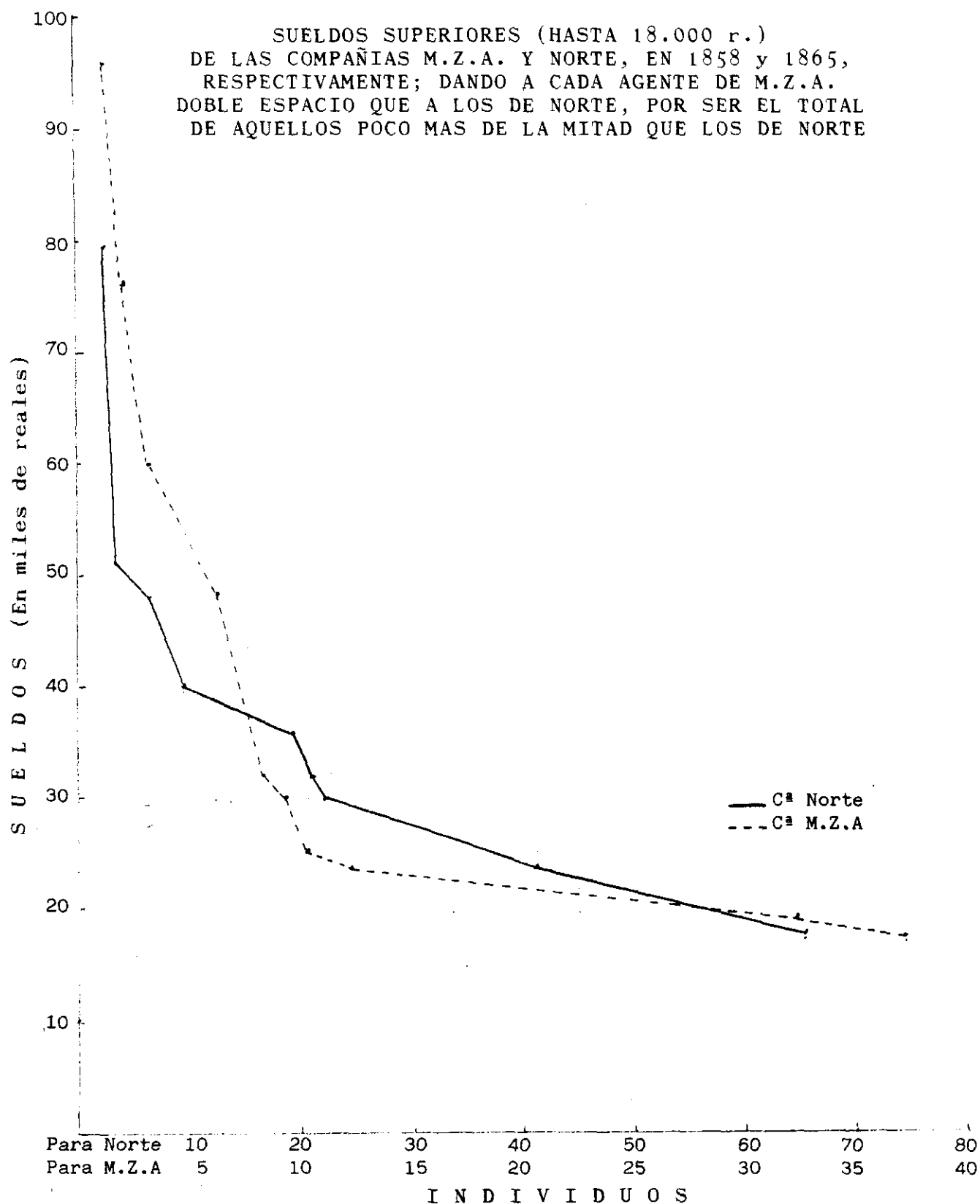
GRAFICOS SUPERPUESTOS DE LOS SUELDOS SUPERIORES
(HASTA 18.000 r.) DE LAS COMPAÑIAS M.Z.A. Y
NORTE, EN 1858 Y 1865, RESPECTIVAMENTE



Elaboración propia

FUENTE: Plantilla de 1858 para M.Z.A. y 1865 para Norte

APENDICE 73



Elaboración propia
FUENTE: Plantillas de 1858 para M.Z.A. y de 1865 para Norte

APENDICE 74

LOS ELEVADOS SUELDOS DEL ALTO PERSONAL DE LAS COMPAÑÍAS DE FF.CC.

Crítica hecha por la Gaceta de los FF.CC. y Navegación
en su nº 15, de 25-05-1904

"... estas Compañías dividen a su personal en 2 castas: de predilectos, de bien pagados, de mimados, la una; y la otra de estrujados y exprimidos hasta la crueldad más sangrienta. La política económica de estas Compañías tiene 2 polos: dilapidación y tacañería. No hay justicia ni término medio."

"... conducta que siguen en la explotación de sus líneas. Sueldos ínfimos y trabajo máximo; bien se revela este hecho cada vez que hay un choque o un descarrilamiento, pone de manifiesto que hay empleados y maquinistas y guardas que duermen contadas horas y comen miserablemente."

"En cambio, no hablemos de los Consejos de Administración, donde los ex-Ministros encuentran sueldos iguales o superiores a los que la Nación les paga cuando ejercen sus cargos; no hablemos de las subvenciones, las primas y los regalos (...) Veamos (...) qué conducta siguen con los que llaman sus altos empleados. Una de estas Compañías paga, entre otros también de importancia, los siguientes sueldos:"

Director	50.000 ₮
Director Adjunto	35.000 ₮
2 Subdirectores, cada uno	20.000 ₮
Ingeniero Jefe de Material y T.	18.000 ₮
Ingeniero Jefe de Vía y Obras	15.000 ₮
Jefe de Explotación	15.000 ₮
Subjefe de Explotación	12.000 ₮
Ingeniero Jefe Adjunto	13.500 ₮
Jefe de Intervención	15.000 ₮
Jefe de Movimiento	12.000 ₮
Jefe de lo Contencioso	20.000 ₮

"Además, estos jefes cobran, como primas, un 20% de aumento a sus sueldos; de lo que resulta que el Director gana tanto como 2 Ministros de la Corona y más que 1 el Director Adjunto. Los demás primates cobran más de lo que el Estado paga a los Subsecretarios y a los Directores Generales.- En pagar aquella mesnada de afortunados gasta la Compañía a que nos referimos más de 1 millón de pesetas" "Y luego viene el capítulo de pensiones, donde algunos que fueron altos empleados siguen cobrando en el retiro el mismo sueldo enorme de 35.000 ó 25.000 ₧ que cobraron en servicio activo."

"... la desigualdad y la injusticia son patentes. Las Compañías ferroviarias, para pagar estos enormes sueldos, roen, hasta lo inverosímil los sueldos de sus humildes empleados, abrumados por excesivas horas de trabajo y por diario riesgo de grandes responsabilidades..."

(Creemos que la Compañía a que se refiere en la relación que da de sueldos concretos, es la del Norte)

Coste de la vida del obrero.

Resumen de los precios de los artículos de primera necesidad en los pueblos de España.

SEMESTRES	1 PAN DE TRIGO (Kilo.)		2 CARNE DE VACA (Kilo.)		3 CARNE DE CORDERO O GOYAZ (Kilo.)		4 BACALAO (Kilo.)		5 PATATAS (Kilo.)		6 GARBANZO (Kilo.)		7 ARROZ (Kilo.)		8 VINO (Litro.)		9 LECHE (Litro.)		10 HUEVOS (Docena.)		11 AZÚCAR (Kilo.)		12 ACEITE (Litro.)		Índice general
	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	Precios	Indices	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	
1. Abril a septiembre de 1909	0,38	105,5	1,60	101,2	1,31	99,4	1,34	100,7	0,13	92,8	0,72	97,2	0,54	93,1	0,31	89,1	0,36	100	1,02	92,7	1,31	107,3	1,30	99,2	98,1
2. Octubre de 1909 a marzo de 1910	0,37	102,7	1,55	98,1	1,27	95,4	1,34	100,7	0,14	100	0,75	101,3	0,56	93,2	0,38	102,7	0,36	100	1,20	109	1,33	109	1,40	106,8	101,9
3. Abril a septiembre de 1910	0,35	97,2	1,58	100	1,28	96,2	1,32	99,2	0,15	107,1	0,72	97,2	0,56	98,2	0,42	113,5	0,36	100	1,01	91,8	1,28	104,5	1,13	109,1	101,1
4. Octubre de 1910 a marzo de 1911	0,35	97,2	1,55	98,1	1,28	96,2	1,31	98,4	0,13	92,8	0,73	98,2	0,58	101,7	0,31	110,8	0,37	102,7	1,17	106,3	1,26	102,6	1,33	101,2	100,5
5. Abril a septiembre de 1911	0,34	94,4	1,60	101,2	1,32	99,2	1,32	99,2	0,14	100	0,71	95,9	0,60	100,2	0,36	97,2	0,38	105,5	1,01	91,8	1,26	102,6	1,15	87,1	98,3
6. Octubre de 1911 a marzo de 1912	0,35	97,2	1,60	101,2	1,33	100	1,33	100	0,14	100	0,76	102,7	0,58	101,7	0,36	97,2	0,36	100	1,15	104,5	1,23	100,8	1,30	99,2	100,3
7. Abril a septiembre de 1912	0,36	100	1,60	101,2	1,36	102,2	1,32	98,2	0,14	100	0,77	104	0,58	101,7	0,36	97,2	0,35	97,2	1,05	95,4	1,16	95	1,30	99,2	99,3
8. Octubre de 1912 a marzo de 1913	0,37	102,7	1,57	98,3	1,37	103	1,36	102,2	0,14	100	0,75	101,3	0,58	101,7	0,37	100	0,36	100	1,23	111,8	1,13	92,6	1,29	98,4	101
9. Abril a septiembre de 1913	0,39	105,5	1,61	103,7	1,45	109	1,39	101,5	0,17	121,4	0,80	108,1	0,58	101,7	0,37	100	0,35	97,2	1,12	101,8	1,09	89,3	1,29	98,4	103,3
Promedios	0,36	100	1,58	100	1,33	100	1,33	100	0,14	100	0,74	100	0,57	100	0,37	100	0,36	100	1,10	100	1,22	100	1,31	100	100
1. Abril a septiembre de 1914	0,38	105,5	1,71	108,2	1,43	107,5	1,41	106	0,15	107,3	0,85	112,1	0,57	100	0,39	105,4	0,39	105,3	1,39	120,3	1,09	89,3	1,27	98,9	106
2. Octubre de 1914 a marzo de 1915	0,43	119,4	1,78	112,6	1,81	121	1,48	111,1	0,19	135,2	0,86	116,2	0,61	107	0,39	105,4	0,39	108,3	1,20	109	1,09	89,3	1,15	95,1	110,8
3. Abril a septiembre de 1915	0,41	122,2	1,84	133,3	1,90	120,3	1,72	129,3	0,17	121,4	0,91	122,5	0,62	108,7	0,43	116,2	0,40	111,1	1,58	143,6	1,06	86,8	1,17	89,3	111,1
4. Octubre de 1915 a marzo de 1916	0,46	121,3	1,82	115,1	1,68	126,3	1,77	132	0,19	135,2	0,86	116,2	0,63	110,5	0,51	137,8	0,40	111,1	1,26	113,5	1,30	106,5	1,19	90,8	113,4
5. Abril a septiembre de 1916	0,46	124,3	1,95	123,4	1,61	121	1,93	145,1	0,18	123,5	0,89	120,2	0,61	112,2	0,52	140,5	0,40	111,1	1,53	139	1,43	117,2	1,29	98,4	121,1
6. Octubre de 1916 a marzo de 1917	0,46	121,3	2,11	133,5	1,85	139	2,10	157,3	0,19	135,2	0,89	120,2	0,63	110,5	0,41	118,9	0,41	113,8	1,44	130,9	1,43	118	1,38	105,4	125,6
7. Abril a septiembre de 1917	0,48	133,3	2,16	135,1	1,81	138,3	2,75	206,7	0,20	142,8	0,90	125,5	0,78	136,8	0,43	116,2	0,42	116,6	1,19	162,7	1,48	121,3	1,87	132,7	139,8
8. Octubre de 1917 a marzo de 1918	0,52	154,4	2,57	162,6	2,41	181,2	2,87	215,7	0,23	164,2	0,93	145,5	0,82	143,8	0,41	116,8	0,41	122,2	1,71	154,4	1,58	128,7	1,70	144	144,1

FUENTE: B.I.R.S. de Julio de 1918

Coste de la vida del obrero.

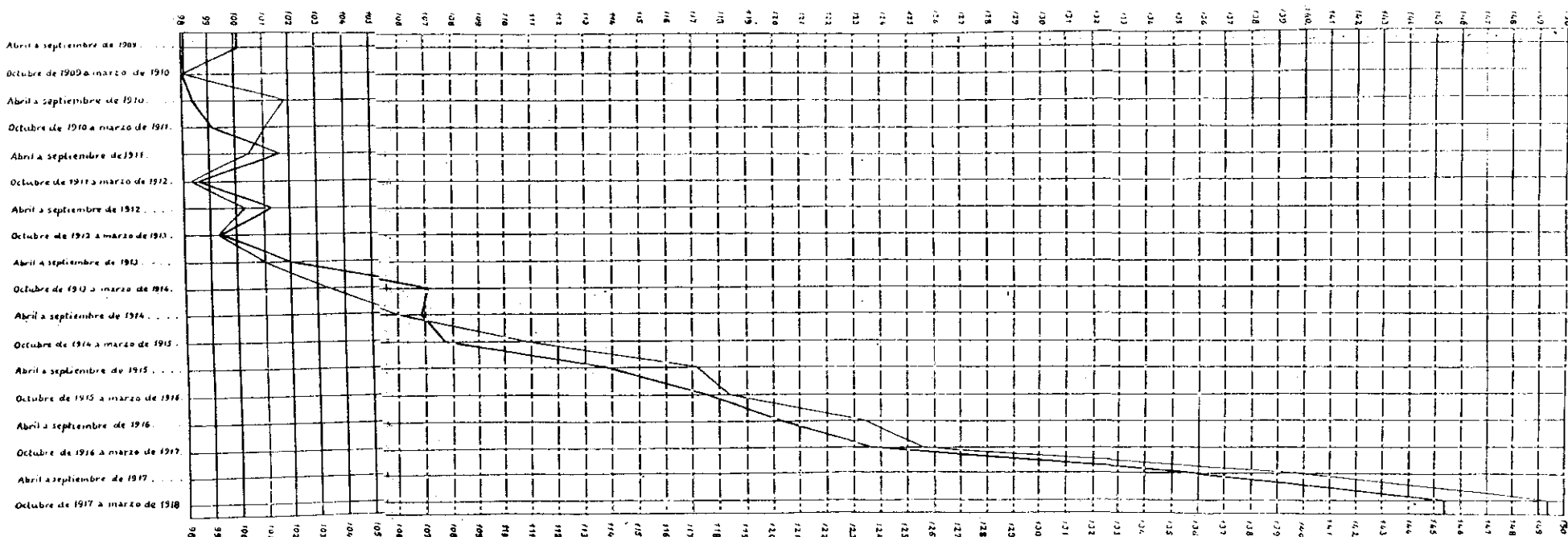
Resumen de los precios de los artículos de primera necesidad en las capitales de España.

SEMESTRES	1 PAN DE TRIGO (Kilo.)		2 CARNE DE VACA (Kilo.)		3 CARNE DE CORDERO O CORDERA (Kilo.)		4 BACALAO (Kilo.)		5 PATATAS (Kilo.)		6 GARBANZOS (Kilo.)		7 ARROZ (Kilo.)		8 VINO (Litro.)		9 LECHE (Litro.)		10 HUEVOS (Docena.)		11 AZÚCAR (Kilo.)		12 ACEITE (Litro.)		Índice (base 100)
	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	Precios.	Índices.	
1. Abril a septiembre de 1909.....	0,40	108,1	1,79	97,2	1,57	96,9	1,27	96,2	0,13	96,6	0,39	109,8	0,58	100	0,30	81	0,14	110	1,31	100,7	1,23	108,4	1,52	107,8	100,2
2. Octubre de 1909 a marzo de 1910.....	0,39	105,4	1,75	93,1	1,54	101,2	1,28	96,9	0,14	93,3	0,79	57,5	0,56	96,5	0,23	89,1	0,42	105	1,16	89,2	1,23	108,4	1,40	99,2	93
3. Abril a septiembre de 1910.....	0,37	100	1,64	89,1	1,52	93,8	1,24	93,9	0,14	93,3	0,83	102,4	0,54	93,1	0,35	93,5	0,39	97,5	1,15	108,4	1,28	108,4	1,54	107	98,4
4. Octubre de 1910 a marzo de 1911.....	0,36	97,2	1,77	96,1	1,42	87,6	1,28	96,9	0,17	113,3	0,83	102,4	0,57	98,2	0,41	110,8	0,34	85	1,17	90	1,23	104,2	1,53	108,5	99,1
5. Abril a septiembre de 1911.....	0,36	97,2	1,85	100,5	1,58	97,5	1,30	98,4	0,15	100	0,77	95	0,50	101,7	0,44	118,9	0,41	102,5	1,35	106,1	1,18	100	1,46	103,5	101,7
6. Octubre de 1911 a marzo de 1912.....	0,34	91,8	1,81	96,3	1,55	101,8	1,33	100,7	0,16	106,6	0,77	95	0,62	106,8	0,38	102,7	0,40	100	1,20	92,3	1,20	101,6	1,22	96,5	93,6
7. Abril a septiembre de 1912.....	0,34	91,8	1,90	103,2	1,55	101,8	1,36	104,5	0,15	100	0,81	100	0,56	96,5	0,38	102,7	0,43	107,5	1,42	109,2	1,15	97,4	1,38	97,8	101,3
8. Octubre de 1912 a marzo de 1913.....	0,37	103	1,69	102,7	1,71	103,5	1,36	103	0,15	100	0,61	100	0,59	101,7	0,36	102,7	0,46	100	1,20	92,3	1,05	88,9	1,37	97,1	99,4
9. Abril a septiembre de 1913.....	0,40	108,1	1,99	101,1	1,76	108,6	1,32	100	0,16	106,6	0,77	95	0,59	101,7	0,39	105,4	0,42	105	1,42	109,2	1,06	89,8	1,23	94,3	102
10. Octubre de 1913 a marzo de 1914.....	0,39	105,4	2,03	110,3	1,79	110,4	1,47	111,3	0,19	126,6	0,88	108,6	0,61	105,1	0,39	105,4	0,43	107,5	1,36	104,8	1,09	92,3	1,38	97,8	107,1
Promedios.....	0,37	100	1,84	100	1,62	100	1,32	100	0,15	100	0,81	100	0,58	100	0,37	100	0,40	100	1,30	100	1,18	100	1,41	100	100
1. Abril a septiembre de 1914.....	0,40	108,1	1,95	105,9	1,69	104,1	1,44	109	0,18	120	0,87	107,4	0,63	108,6	0,38	102,7	0,43	107,5	1,63	125,3	1,03	87,2	1,33	96,9	100,9
2. Octubre de 1914 a marzo de 1915.....	0,44	118,9	2,10	114,1	1,94	119,7	1,42	107,5	0,21	140	0,96	118,5	0,65	112	0,39	105,4	0,44	110	1,42	109,2	1,01	85,5	1,24	87,9	107,7
3. Abril a septiembre de 1915.....	0,44	118,9	2,08	113	1,93	119,1	1,68	115,7	0,18	120	0,91	112,3	0,66	113,7	0,39	105,4	0,43	107,5	1,69	130	1,08	91,5	1,25	89,6	113,8
4. Octubre de 1915 a marzo de 1916.....	0,46	124,3	2,17	117,9	2,01	121	1,72	130,3	0,19	126,6	1,02	125,9	0,69	118,9	0,47	127	0,45	112,5	1,43	110	1,24	105	1,26	89,4	117,6
5. Abril a septiembre de 1916.....	0,45	121,6	2,28	122,8	1,93	119,1	1,87	141,6	0,18	120	0,93	114,8	0,66	113,7	0,52	140,5	0,46	112,5	1,69	130	1,31	111	1,33	96,9	120,3
6. Octubre de 1916 a marzo de 1917.....	0,45	121,6	2,40	135,3	2,24	138,2	2	151,5	0,20	133,3	0,89	109,8	0,67	115,5	0,45	121,6	0,46	115	1,71	132,8	1,30	110,1	1,39	98,5	123,6
7. Abril a septiembre de 1917.....	0,48	129,7	2,47	134,2	2,35	145	2,58	193,4	0,20	133,3	1,02	125,9	0,78	131,4	0,44	118,9	0,47	117,5	2,10	157,5	1,42	120,3	1,72	121,9	146,1
8. Octubre de 1917 a marzo de 1918.....	0,52	140,5	2,85	154,8	2,71	167,2	2,87	217,4	0,21	140	1,02	125,9	0,83	143,1	0,43	116,2	0,53	142,5	2,61	154,6	1,52	128,8	1,76	171,8	145,1

FUENTE: B.I.R.S. nº 169, de Julio de 1918

Costo de la vida del obrero.

Gráfico representativo de los precios de los doce artículos objeto de la anterior estadística en toda España, desde abril de 1909 a marzo de 1918.



La línea gruesa representa las oscilaciones de los precios en las capitales y provincias, y la línea fina la de los pueblos.

FUENTE: B.I.R.S. Julio de 1918

CUADRO de sueldos del personal del Ferrocarril de Salamanca á la Frontera de Portugal y que éste presenta, en unión de las bases de reforma reglamentaria, para la aprobación de sus peticiones.

CATEGORÍAS	Sueldo fijo anual que la Compañía tiene asignado. — Pesetas.	Sueldo pedido por el personal		CATEGORÍAS	Sueldo fijo anual que la Compañía tiene asignado. — Pesetas.	Sueldo pedido por el personal	
		MÍNIMO. — Pesetas.	MÁXIMO. — Pesetas.			MÍNIMO. — Pesetas.	MÁXIMO. — Pesetas.
Servicios centrales							
Secretaría.				Dos oficiales segundos (idem idem).....	1.600	1.600	1.800
Un jefe de sección.....	2.000	2.000	3.000	Dos oficiales terceros (idem idem).....	1.200	1.200	1.600
Un escribiente mecanógrafo.....	900	900	1.200	Tres aspirantes (idem idem).....	720	720	960
Un conserje.....	1.140	1.140	1.250	Un ordenanza.....	900	900	1.000
Tracción.				Tesorería.			
Un jefe de sección.....	2.000	2.000	3.000	Un ayudante del Tesoro.....	1.100	1.100	1.300
Un oficial segundo.....	1.600	1.600	1.800	Servicios externos			
Un oficial tercero.....	1.200	1.200	1.600	Intervención.			
Vía y obras.				Un inspector de Contabilidad exterior.....	2.400	2.400	2.800
Un oficial segundo (debe ser jefe de sección como los demás servicios).....	1.600	2.000	3.000	Un fiscal de Revisores.....	2.100	2.100	2.400
Un listero.....	1.200	1.200	1.600	Tres interventores en ruta (cada uno).....	1.260	1.260	1.400
Reclamaciones.				Movimiento.			
Un jefe de sección.....	2.000	2.000	3.000	Un inspector de ambas secciones.....	3.000	3.000	3.500
Un oficial segundo.....	1.600	1.600	1.800	Dos jefes de estación de 1.ª (Boadilla y Ciudad Rodrigo).....	1.800	1.800	2.000
Un aspirante.....	720	720	960	Dos idem idem de 1.ª (Fregeneda y Fuentes de Oñoro).....	1.700	1.700	1.800
Contabilidad.				Tres idem idem de 2.ª (cada uno).....	1.500	1.500	1.700
Un jefe de sección.....	2.000	2.000	3.000	Cinco idem idem de 3.ª y un suplementario.....	1.300	1.300	1.500
Un oficial tercero (debe ser oficial segundo).....	1.200	1.600	1.800	Cinco idem idem de 4.ª (1.ª categoría).....	1.200	1.200	1.300
Movimiento y Tráfico.				Cinco idem idem de 4.ª (2.ª idem).....	1.150	1.150	1.200
Un jefe adjunto.....	3.000	3.000	3.500	Dos idem de apeadero (cada uno).....	1.100	1.100	1.150
Un jefe de sección.....	2.000	2.000	3.000	Seis factores de 1.ª (idem id.).....	1.080	1.080	1.125
Un oficial primero.....	1.800	1.800	2.000	Doce idem de 2.ª (idem id.).....	1.000	1.000	1.080
Un oficial segundo.....	1.600	1.600	1.800	Dos idem de 3.ª (idem idem).....	900	900	1.000
Dos oficiales terceros (cada uno).....	1.200	1.200	1.600	Tres conductores de 1.ª (cada uno).....	1.320	1.320	1.500
Dos aspirantes (idem idem).....	720	720	960	Tres idem de 2.ª (idem idem).....	1.200	1.200	1.320
Un ordenanza.....	900	900	1.000	Tres guardafrenos de 1.ª (idem idem).....	1.000	1.000	1.200
Intervención y Estadística.				Siete idem de 2.ª (idem id.).....	900	900	1.000
Un sub-jefe.....	2.400	2.400	3.000	Un capataz de maniobras.....	1.000	1.000	1.200
Tres jefes de sección (cada uno).....	2.000	2.000	3.000	Un lampista.....	900	900	1.000
Dos oficiales primeros (idem idem).....	1.800	1.800	2.000	Un ayudante del inspector de telégrafos.....	1.200	1.200	1.600
Dos guarda-agujas de 1.ª categoría (cada uno).....	880	880	1.000	Tres asentadores de vía (cada uno).....	1.800	1.800	2.000
Seis idem de 2.ª idem (idem idem).....	850	850	900	Veintiseis capataces de vía (idem idem).....	1.022	1.022	1.300
Diecisiete mozos guarda-agujas (idem idem).....	688'75	688'75	850	Veintiséis primeros obreros (idem idem).....	766'50	766'50	1.000
Quince idem de estación (idem idem).....	650	650	750	Ciento dos segundos obreros (idem idem).....	694'50	694'50	900
Un guarda de noche de Boadilla.....	720	720	960	Sesenta y cinco guardesas (idem idem).....	90	90	180
Tracción.				Almacenes.			
Un jefe de depósito.....	3.000	3.000	3.500	Un jefe.....	3.000	3.000	3.500
Dos maquinistas de 1.ª (cada uno).....	2.160	2.160	2.500	Un escribiente tercer oficial.....	1.200	1.200	1.600
Dos idem de 2.ª (idem idem).....	1.920	1.920	2.160	Un aspirante.....	960	720	960
Cinco idem de 3.ª (idem id.).....	1.680	1.680	1.920	Un guarda almacén.....	960	960	1.080
Cuatro fogoneros de 1.ª (idem idem).....	1.320	1.320	1.680	Un vigilante de noche.....	900	900	1.000
Tres idem de 2.ª (idem idem).....	1.200	1.200	1.320	Oficina de talleres.			
Siete idem de 3.ª (idem id.).....	1.080	1.080	1.200	Un jefe de sección.....	2.000	2.000	3.000
Dos idem toma de agua (idem idem).....	960	960	1.080	Un oficial segundo.....	1.600	1.600	1.800
Cinco revisores de material (idem idem).....	1.300	1.300	1.500	Un listero.....	1.200	1.200	1.600
Un capataz de limpiadores.....	990	990	1.100	Un practicante y escribiente del depósito.....	1.200	1.200	1.600
Once limpiadores (cada uno).....	810	810	950	Un maquinista.....	1.000	1.000	1.200
Dos lavadores de carruajes (idem idem).....	810	810	950	Un fogonero.....	900	900	1.000
Vía y Obras.				Un guarda de noche.....	900	900	1.000
Un inspector de segunda sección.....	3.000	3.000	3.500	Un guarda de día.....	900	900	1.000
				Un guarda del puente oblicuo.....	720	720	960

FUENTE: "Adelante" nº 21, de 15-08-1911

APENDICE 79

SITUACION SALARIAL DE LOS EMPLEADOS Y OBREROS DE LA C^a NORTE, COMPARADA CON LA DE LOS FF.CC. EXPLOTADOS POR EL ESTADO

CARGOS	SUELDOS Y OBVENCIONES				OBSERVACIONES
	Ferrocarriles del Estado		Compañía del Norte.		
	Mínimo.	Máximo.	Mínimo.	Máximo.	
	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	
Empleados de oficina.	600	1.500	1.620	3.240 *	Sólo los empleados, sin llegar a Jefe de negociado.
Jefes de estación.	1.100	1.600	2.040	5.800 *	
Factores.	900	1.100	1.260	1.710 *	
Conductores.	1.260	1.600	1.625	2.110**	
Guardafrenos.	900	1.130	1.215	1.460**	Se les figura el 50 por 100, próximamente, por prima sobre recaudación suplementaria.
Interventores.	1.200	1.400	2.100	3.600	
Guardaagujas.	750	840	1.060	1.300**	
Mozos de estación.	720	840	1.060	1.130**	
Capataces de la vía.	810	900	1.095	1.460	Se les figura el 50 por 100 por primas de economías, trayecto, etc., pero en algunos llega a más que el sueldo.
Obreros de idem.	2,00 diarias.	2,50 diarias.	2,25 diarias.	2,75 diarias.	
Guardas de idem.	»	1,50 »	2,25 »	2,50 »	
Guardesas.	0,25 »	0,50 »	0,50 »	1,50 »	
Maquinistas	1.700	2.100	2.800	4.750**	Más el 30 por 100, próximamente por destajo.
Fogoneros.	1.000	1.200	2.000	2.500**	
Mozos (encendedores, limpiadores, lavadores, etc.).	2,00 diarias.	2,50 diarias.	2,50 diarias.	3,75 diarias.	
Carpinteros y ebanistas.	3,00 »	5,75 »	3,50 »	6,50 »	
Ajustadores y montadores.	2,25 »	4,50 »	3,00 »	7,50 »	
Peones.	2,00 »	2,50 »	2,25 »	3,25 »	

* Comprendido el 20 por 100, próximamente, de prima.

** Comprendida gratificación semestral, equivalente a un mes por año.

* Comprendido el 20 por 100, próximamente, de prima.

** Comprendida gratificación semestral, equivalente a un mes por año.

FUENTE: "La C^a del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..." Pág. 45 (Publicado en 1916)

APENDICE 80

SITUACION SALARIAL DE LOS OBREROS DE LA Cª NORTE, COMPARADA CON LA DE LOS DE OTRAS INDUSTRIAS EN DIVERSAS CIUDADES

Obreros con oficio.

CONCEPTO	JORNALES											
	INDUSTRIA PRIVADA										Compañía del Norte.	
	Madrid.		Barcelona.		Zaragoza.		Valencia.		Valladolid.			
	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo
	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.
OBREROS EN METALES												
Caldereros.	3,75	5,50	4,75	6,50	3,50	6, »	3, »	5,50	2,50	4,50	3,25	8,25 *
Montadores.	3,50	5,75	3,75	6,50	3,50	5, »	3,50	6, »	2,50	4,50	3,75	7, » *
Ajustadores.	3,50	5,75	3,50	6,50	3,50	5, »	3,50	6, »	2,50	4,50	3,75	7,50 *
Forjadores.	4, »	6,50	4,50	7,50	3,50	5,50	3,50	6, »	3,50	5, »	3,75	8, » *
Torneros.	3,50	5,75	3,25	6,25	3,50	6, »	3,50	6, »	3,50	4,50	3,75	6,25 *
Hojalateros.	3, »	5, »	3,50	5, »	3,50	4, »	3, »	5, »	3, »	5, »	3,75	5,25 *
Ayudantes.	2,50	3,50	2,75	3,50	2, »	3,50	2,25	5,75	2,75	3,25	2, »	3,50 *
Aprendices.	0,50	2, »	0,50	2, »	0,50	2, »	0,50	2, »	0,50	2, »	0,50	2, » *
OBREROS EN MADERA												
Torneros.	3, »	5, »	3, »	5,50	3, »	4,50	3, »	5, »	3, »	4, »	3,25	3,75 *
Ebanistas.	4, »	5,50	3,50	5,50	3,50	5, »	3, »	5, »	3, »	4, »	3,50	4,75 *
Carpinteros.	3,50	5,75	3,50	6, »	3,50	5, »	3, »	5, »	3, »	4, »	3,50	6,50 *
Ayudantes.	2, »	3, »	2,75	3,50	2, »	3,50	2,25	3,75	2,50	3, »	2, »	3,50 *
Aprendices.	0,50	2, »	0,50	2, »	0,50	2, »	0,50	2, »	0,50	2, »	0,50	2, » *
OBREROS DE CONSTRUCCIÓN												
Albañiles.	3,50	4, »	4, »	5, »	3,90	5,50	3,50	5, »	2,75	4, »	3,75	5,50
Pintores.	3, »	4, »	4, »	5, »	3,50	4, »	3,25	4,75	3, »	4, »	3,50	5,25 *
Canteros.	3, »	4, »	3, »	4, »	3, »	4, »	3, »	4, »	3, »	4, »	3,50	4,50
Peón de albañil.	2,75	3,50	3, »	3,50	2,80	3,40	2,90	3,25	2,50	2,75	2, »	3,50
* Más el 30 por 100, próximamente, por destino.												

* Más el 30 por 100, próximamente, por destino.

Obreros sin oficio.—Jornal diario.

CONCEPTOS	ENTIDADES DISTINTAS DEL FERROCARRIL				Compañía del Norte.		OBSERVACIONES	
	Madrid.		Obras públicas.					
	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo	Mínimo	Máximo		
	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.	Plas.		
PERSONAL DE ESTACIONES								
Mozos..	2,50	3, »	—	—	2,25	3, »	La mayor parte tienen casa. Una gran parte tienen casa.	
Porteros..	2,50	3, »	—	—	3,25	4, »		
Vigilantes..	2,50	3, »	—	—	3,25	4, »		
PERSONAL DE VÍA Y OBRAS								
Capataces..	—	—	2,25	2,50	2,75	3,50		
Obreros..	—	—	2, »	2,25	2,25	2,75		
Guardas..	2,50	3, »	—	—	2,25	2,50		
PERSONAL DE TALLERES								
Mozos..	2,50	3, »	—	—	2,50	3,50		
Peones..	2,50	3, »	—	—	2,25	3, »		

FUENTE: "La Cª del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..." Págs. 50 y 51 (Publicado en 1916)

APENDICE 81

SITUACION SALARIAL DE LOS EMPLEADOS DE LA Cª NORTE,
COMPARADA CON LA DE LOS FUNCIONARIOS PUBLICOS

COMPANÍA DEL NORTE						ESCALAFÓN DE FUNCIONARIOS PÚBLICOS	
CATEGORÍAS	SUELDO Y OBRVENCIONES					CATEGORÍAS	SUELDO
	5.ª clase.	4.ª clase.	3.ª clase.	2.ª clase.	1.ª clase.		
	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.		Ptas.
Empleado sencillo *	»	»	1.620	1.800	2.040	Oficial quinto	1.500
Empleado principal *	2.160	2.340	2.520	2.880	3.240	Oficial cuarto	2.000
Jefe de sección *	»	»	»	3.600	3.960	Oficial tercero.	2.500
Subjefe de oficina *	»	»	»	3.960	4.320	Oficial segundo.. . . .	3.000
Jefe de oficina *	»	4.680	5.040	5.400	5.760	Oficial primero.	3.500
Mozos de oficina **	»	»	975	1.150	1.300	Mozos ordenanzas.	1.000
Ordenanzas **	»	»	1.300	1.625	1.850	Porteros cuartos.	1.250
Conserje **	»	»	1.900	2.100	2.275	Porteros terceros.	1.500

* Comprendido el 20 por 100, próximamente, de prima.
** Comprendida la gratificación semestral, que asciende a un mes por año.

FUENTE: "La Cª del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..." Pág. 57 (Publicado en 1916)

APENDICE 82

COMPañIA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

PRIMAS POR ECONOMIA DE CARBON Y ENGRASE Y
POR EXCESO DE RECORRIDO

AÑO 1915	CARGO	PESETAS ABONADAS				Nº DE AGENTES PLANT. 1915	PROMEDIO POR AGENTE
		Prima Combustible	Prima Engrase	Prima Recorrido	Total		
	Jefe Depósito	24.601,55	-	-	24.601,55	15	1.640,10
	Subjefes y Agregados	46.822,81	-	-	46.822,81	22	2.128,30
	Jefes de Reserva ..	19.250,09	-	-	19.250,09	18	1.069,44
	Jefes de Maquinistas	33.676,61	-	-	33.676,61	15	2.245,10
	Maquinistas y Fogoneros	639.075,55	96.606,09	390.062,95	1.125.744,59	1.300	865,95
	Operarios en servicio de Fogonero .	38.567,31	7.829,83	16.333,85	62.730,99	230	272,74
	TOTALES	801.993,92	104.435,92	406.396,80	1.312.826,64	1.600	820,51

AÑO 1917	CARGO	PESETAS ABONADAS				Nº DE AGENTES PLANT. 1917	PROMEDIO POR AGENTE
		Prima Combustible	Prima Engrase	Prima Recorrido	Total		
	Jefe Depósito	24.646,04	-	-	24.646,04	11	2.240,54
	Subjefes y Agregados	41.892,47	-	-	41.892,47	22	1.904,20
	Jefes de Reserva ..	17.625,92	-	-	17.625,92	18	979,21
	Jefes de Maquinistas	27.551,50	-	-	27.551,50	12	2.295,96
	Maquinistas	426.591,71	33.536,83	226.838,16	686.966,70	570	1.205,20
	Fogoneros	270.859,50	32.059,58	178.156,47	481.075,55	630	763,61
	Operarios	93.508,22	9.912,38	48.721,50	152.142,10	347	438,45
	TOTALES	902.675,36	75.508,79	453.716,13	1.431.900,28	1.610	889,38

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

APENDICE 83

COMPañIA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

PRIMAS ABONADAS EN 1915
POR LAS RECAUDACIONES SUPLEMENTARIAS
EFECTUADAS POR LOS AGENTES

RED	SERVICIO	CARGO	AGENTES PERCEPTORES	PTAS.	
				Percibidas	Promedio
ANTIGUA	INTERVENCION Y ESTADIST.	Revisores	101	35.480	351,28
		Factores	6	1.091	181,83
	MOVIMIENTO	Guardas	1	75	75,00
		Vigilantes andén ...	13	650	50
		TOTALES RED ANTIGUA		121	37.296	308,23
CATALANA	INTERVENCION Y ESTADIST.	Revisores	36	2.648	73,55
		Conductores	21	836	39,80
	MOVIMIENTO	Guardafrenos	68	308	4,52
		Jefes Estación	85	137	1,61
		Factores y auxil. ...	92	730	7,93
		Porteros, Mozos, etc	193	298	1,54
		TOTALES RED CATALANA		495	4.957	10,01
TOTALES COMPAÑIA		616	42.253	68,59	

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

APENDICE 84

COMPAÑIA DEL NORTE

PRIMAS POR REPARACION DE MAQUINAS, COCHES, ETC.

<u>POR MAQUINA Y TENDER REPARADO</u>		MINIMO	MAXIMO
JEFES DE TALLER	Por máquina reparada	6	13
	Por tender reparado	3	6
SUBJEFES DE TALLER	Por máquina reparada	4'50	11
	Por tender reparado	2'50	5
CONTRAMAESTRES	Por máquina reparada	3	9
	Por tender reparado	2	4
SUBCONTRAMAESTRES	Por máquina reparada	2'50	5
	Por tender reparado	2	3

<u>POR VEHICULO REPARADO</u>		MINIMO	MAXIMO
JEFES DE TALLER	Por cada coche	0'70	1'00
	Por cada vagón	0'50	0'65
SUBJEFES DE TALLER	Por cada coche	0'60	0'875
	Por cada vagón	0'40	0'575
CONTRAMAESTRES	Por cada coche	0'50	0'75
	Por cada vagón	0'30	0'50

FUENTE: A.H.R. Caja 49 Cpta. 8.- Nota de 18-02-1916, de la Dirección de la Compañía

APENDICE 85

COMPANIA DEL NORTE

IMPORTE DE LAS GRATIFICACIONES SEMESTRALES
HASTA 1915

a)

AÑOS	IMPORTES — <i>Pesetas.</i>
Por los años 1875 a 1904 se calcula un promedio por año de Pesetas 200.000 o sea en junto..	6.000.000, »
1905	366.282,37
1906	374.263,12
1907	382.539,77
1908	396.032,19
1909	410.556,37
1910	419.470,20
1911	438.754,98
1912	448.603,18
1913	479.125,01
1914	508.273,05
1915	575.112,81
TOTAL.	10.799.643,05

IMPORTE DE LAS GRATIFICACIONES POR BUENOS
SERVICIOS HASTA 1915

b)

AÑOS	<i>Pesetas.</i>	Tanto por ciento que representa del sueldo anual.
1897	819.671,12	16,421
1898	982.147,30	17,980
1899	1.196.725,54	19,730
1900	1.118.006,45	18,500
1901	1.066.690,07	18,500
1902	1.180.594,06	20, »
1903	1.159.443,43	20, »
1904	710.500, »	12,380
1905	955.316,46	15,768
1906	1.074.222,21	17,984
1907	1.157.428,65	18,922
1908	1.222.155,36	19,025
1909	1.245.928,43	18,865
1910	1.304.156,36	19,096
1911	1.391.243,46	19,492
1912	1.524.007,85	19,562
1913	1.445.640,96	17,861
1914	1.312.736,19	15,841
1915	1.402.574,38	16,860
TOTAL..	22.269.197,28	18,042

FUENTE: "La C^a del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..." a) Pág. 28. b) Pág. 26

APENDICE 86

VALOR DE LAS GRATIFICACIONES ESPECIAL Y GENERAL
CONCEDIDAS POR LA COMPAÑIA DE M.Z.A., DE 1874 A 1917

AÑO CONCESION	GRATIF.ESPECIAL (Sin inc. Dtor.) Rs	GRATIF.GENERAL (Personal Ofic.) Rs	TOTAL Rs
1874	14.000	2.000	16.000
1875	16.500	8.000	24.500
1876	15.750	8.000	23.750
1877	19.000	10.000	29.000
1878	21.750	10.000	31.750
1879	19.000	10.000	29.000
1880	23.500	10.000	33.500
1881	19.000	10.000	29.000
1882	23.750	12.500	36.250
1883	23.750	12.500	36.250
1884	26.000	12.500	38.500
1885	31.000	15.000	46.000
1886	25.250	20.750	46.000
1887	25.000	20.000	45.000
1888	24.500	20.000	44.500
1889	32.500	20.000	52.500
1890	28.000	26.700	54.700
1891	28.500	26.700	55.200
1892			
1893	29.500	26.700	56.200
1894	27.500	26.700	54.200
1895	26.500	26.700	53.200
1896	23.000	26.700	49.700
1897	30.500	26.700	57.200
1898	28.000	30.000	58.000
1899	29.000	30.000	59.000

AÑO CONCESION	GRAT.ESPEC. (Sin i. Dtor) ₧	GRATIFICACION GENERAL (Personal de Oficinas)		TOTAL ₧
		R.Antigua ₧	R.Catalana ₧	
(*)				
1900	45.350	35.000	8.000	88.350
1901	50.900	40.000	10.000	100.900
1902	58.400	40.000	13.000	111.400
1903	88.200	45.000	15.000	148.200
1904				
1905	88.200	48.000	12.500	148.700
1906	93.300	50.000	16.000	159.300
1907	92.900	50.000	17.000	159.900
1908	120.700	50.000	17.000	187.700
1909	112.000	65.000	22.000	199.000
1910	135.350	65.000	22.000	222.350
1911	132.750	70.000	24.000	226.500
1912	144.300	80.000	27.000	251.300
1913	152.200	85.000	28.000	265.600
1914	156.500	92.000	30.000	278.500
1915	155.200	102.000	29.500	289.750
1916	146.250	(Se extiende la gratificación a todo el personal de plantilla fijo permanente. 1 mensualidad)		
1917	147.100			

Aparte algunas otras gratificaciones, cabe destacar la concesión a Grébus, desde 1886, de una gratificación de 10.000 ₧, hasta su fallecimiento de 1897.- Desde la fusión de M.Z.A. y T.B.F., año 1899, se da 10.000 ₧ al Director (R.A.) y 10.000 ₧ al Administrador Comisionado (R.C.). Desde año 1902 (ejercicio 1901) hasta 1908, se da a cada uno de estos dos altos cargos, además de las 10.000 ₧ otra gratificación especial de 15.000 ₧.

(*) Fusión de M.Z.A. con T.B.F.

Elaboración propia

FUENTE: Actas del Consejo de Administración

COMPANIA M.Z.A.

DESTINATARIOS E IMPORTE DE LAS GRATIFICACIONES CONCEDIDAS POR
EL EJERCICIO DE 1910

Red Antigua.			
I Gratificaciones especiales.			
Don Rafael Corderch, Sub Director		6.000	pesetas.
" Luis Marry, Id id.		5.000	"
" Sebastian Camarin, Jefe del Servicio Central		3.000	"
" Emilio Garcia de Harco, Inspector Jefe de Contabilidad.....		1.000	"
" Jose Maria Valdes, Jefe de Negociado		500	"
" Isidoro Orejon Id id.		500	"
" Juan Herrera id. id.		400	"
" Vicente Castro id. id.		400	"
Suma y sigue.....		16.800	

Suma anterior.....		16.800 Ptas
Don Eduardo Gonzalez, Jefe de Negociado..	400	
Total de Direccion general		17.200
Secretaria del Consejo.		
Don Eusebio Espinosa de los Monteros, Sec-		
retario.....	3.000	Ptas
" Pedro de Figueroa, Oficial.....	300	
Total de la Secretaria Consejo		3.300 Ptas.
Contencioso.		
Don Federico de Arriaga, Jefe.....	4.000	Ptas
" Manuel Tena, Sub. Jefe.....	1.000	"
" Sidro Albarrin, Letrado Apoderado	500	"
" Felix Enarriaga, Letrado.....	500	"
" Juan de la Camara, Id.....	500	"
Total de lo Contencioso..		5.500 "
Sanidad.		
Don Enrique Varela, Medico Principal.	1.500	Ptas.
Contabilidad general.		
Don Manuel Gutierrez, Jefe.....	2.500	"
" Jesus Barba, Cajero Central.....	1.500	"
" Doroteo Garcia, Jefe de Sección.....	500	"
" Gonzalo Duran, Sub. Jefe de Oficinas	500	"
" Tomas Mir, Cajero de Sevilles.....	500	"
Total de Contabilidad genl.		5.500 "
Servicio Comercial.		
Don Manuel Agero, Jefe.....	3.000	Ptas
" Enrique Delatte, Jefe del Trafico.....	1.500	"
" Ricardo Otero, Sub. Jefe de id.....	1.500	"
" Joaquin Albuquerque Jefe de Reclamaciones	1.500	"
" Carlos Auriolas, Sub. Jefe de Reclamaciones	500	"
" Aurelio Lucero, Jefe de Oficinas de Edificios..	500	"
" Antonio Maria Albert, Agente Comercial..	1.000	"
Suma y sigue		9.500

	Suma anterior	9.500 Ptas.
Don Adolfo Bustos, Agente Principal.....	600	
Don Eduardo Pescador, Jefe de Oficinas.....	600	
" Juan Salvan Id id.	1100	
" Augusto Gandara, Inspector de In-vestigaciones.....	300	
Total del Servicio Comercial.....	11.100 Ptas.	

Movimiento.

Don Luis E. Escallier, Jefe.....	3.000 Ptas.	
" Federico Echeverria, Sub-Jefe.....	1.500	"
" Alberto Melchis, Agregado.....	1.500	"
" Enrique Gaudenc, Inspector Principal.	500	"
" Carlos Logras, Agregado.....	300	"
" Manuel M. Amillaga, Ing.º Agregado	500	"
" Juan de Dios Raboso, Agregado....	500	"
" Santiago Castellanos, Inspector.....	500	"
" Gonzalo Barachina, Id	500	"
" Iori Diaz Guerra, id.	500	"
" Luis Perrier id.	500	"
" Ernesto Gandara id.	500	"
" Ricardo Alonso id.	500	"
Total del Movimiento.....	10.300 Ptas	

Intervencion.

Don Antonio Damau, Jefe.....	2.000 Ptas	
" Francisco Gaspar, Sub-Jefe.....	500	
Total de Intervencion.....	2.500 Ptas	

Via y Obras.

Don Domingo Murguieraz, Ingeniero Jefe....	3.000 Ptas	
" Felix Aguilar, Ingeniero de Division...	1.500	"
" Francisco Baron Id id. ...	1.500	"
" Nicolas Guarer Id id. ...	1.500	"
" Domingo Mendirabal, Ingeniero.....	1.000	"
" Tomas Camarit, Ingeniero Auxiliar....	500	"
" Juan Brandon, Jefe del Taller de Puentes..	750	"
" Eduardo Olunoz, Perito.....	500	"
Suma y sice.....	10.250	"

Suma anterior.....	10.250 Ptas.
Don Alejandro Gueroult, Jefe de Sección Secretarías	<u>400</u> "
Total de Vig. y Obas.....	10.650 "

Material y Eracción

Don Luis Pames, Ingeniero Jefe.....	3.000 Ptas.
" René Andrie, Id Adjunto.....	3.000 "
" Julian Levy, Id Almacenes.....	3.000 "
" Pedro Guas, Id de Eracción.....	2.000 "
" Leopoldo Salto, Id id.	1.500 "
" Enrique Blaise, Id Material Obviti..	1.500 "
" Jonas Feist, Jefe de Talleres.....	1.500 "
" Francisco Guillot, Ingeniero Agregado.	1.000 "
" Luis Lemonnier, Inspector de Eracción	1.000 "
" León Benoist, Sub-Jefe de Talleres....	1.000 "
" Alberto Salis, Inspector de Eracción....	1.000 "
" Ludgerio Fourgeaud, Secretario.....	1.000 "
" Alejandro Landouze, Jefe de Oficina de Estudios	1.000 "
" Pablo Condonneau, Sub-Jefe de Talleres....	500 "
" Pablo Carón, Inspector del Material Obviti...	500 "
" José Sala, Sub-Jefe de Talleres.....	500 "
" Maximino Guisasaola, Secretario de Almacenes	600 "
" Antonio Castellani, Leuimico.....	400 "
" Carlos Mengel, Sub-Inspector Material Obviti...	400 "
" Jacobo Fiemann, Id id. ...	400 "
" Luis Farrat, Sub-Inspector de Eracción...	<u>400</u> "
Total	25.200 Ptas.

Tambien acuerda el Consejo de propuestas del Sr. Director general y de conformidad con el Comité de Dirección, que habiendo fallecido en el transcurso del corriente año, Don Felix Lecoq, á quien se le hubiera concedido la gratificación correspondiente por sus servicios prestados en el ejercicio de 1910, que se abone á la viuda de dicho Sr. D.^o Julia Guerra la suma de.....

	<u>1.000 Ptas</u>
Total de Material y Eracción...	26.200

Total de las gratificaciones especiales	95.050 Ptas.
1. Para gratificaciones del personal de los Servicios.....	70.000 ..
Total general de las gratificaciones de la Red Antigua.....	<u>165.050 Ptas.</u>

Red Catalana.

I. Gratificaciones especiales.

Sub-Dirección.

Don Carlos Cardenal, Sub-Director.....	6.000 Ptas.
" Esteban Lluñol, Jefe del Servicio Central de Administración.....	4.000 ..
" Francisco Martí, Secretario del Administrador Comisionado.....	1.000 ..
" Carlos Maristany, Agregado.....	<u>1.000 ..</u>
Total de Sub-Dirección	12.000 ..

Secretaría del Comité.

Don Félix Blanc, Secretario.....	2.000 ..
----------------------------------	----------

Contencioso.

Don Luis L. de Sagredo, Jefe	2.000 Ptas
" Enrique Massa, Sub-Jefe	<u>1.000</u>
Total de lo Contencioso	3.000

Títulos.

Don Francisco Prieto, Jefe.....	1.000 Ptas
---------------------------------	------------

Sanidad.

Don Luis del Campo, Jefe.....	600 ..
-------------------------------	--------

Via y Obras.

Don Basilio Beaumont, Ingeniero Jefe.....	3.000 Ptas
" Eduardo Perces, Ingeniero Jefe Adjunto...	1.000 ..
" Salvador Latoras, Arquitecto de la Compañía...	<u>1.000 ..</u>
Total de Via y Obras...	5.000 Ptas

Explotación.

Don Eduardo Manouij, Jefe.....	3.000 -
" Estanislao Guix, Inspector Servicio Electrico..	600. -
" Marcelo Font, Inspector de Pequeño Material	<u>600</u>
Total de Explotación	4.200 Ptas

Movimiento.

Don Eduardo Alfonso, Jefe.....	1.500 Ptas.
" Jaime Aguilar, Inspector Principal....	600 "
" Manuel de Miquel, Inspector Técnico..	600 "
Total de Movimiento	<u>2.700 "</u>

Intervención.

Don Antonio del Sol, Jefe.....	1.000 Ptas.
" Miquel Riera, Sub-Jefe.....	500 "
Total de Intervención	<u>1.500 "</u>

Servicio Comercial.

Don Víctor Givó, Jefe,.....	3.000 Ptas.
" Enrique Detell, Sub-Jefe.....	1.000 "
" Juan de Dios Arce, Jefe de Reclamaciones	600 "
" José Vilà, Jefe del Tráfico.....	600 "
Total del Servicio Comercial	<u>5.200 "</u>

Contabilidad general.

Don Alejandro Liches, Jefe.....	1.000 Ptas.
" Joaquín Masip, Jefe de Oficinas.....	500 "
" José Solusà, Cajero.....	1.000 "
Total de Contabilidad gen. ^{al}	<u><u>2.500 "</u></u>

Total de las gratificaciones especiales.....	39.700 Ptas.
II. Para gratificaciones del personal de los Servicios.....	24.000 "
Total general de las gratificaciones de la Red Catalana.....	<u><u>63.700 Ptas.</u></u>

FUENTE: A.H.R. Acta de la sesión del Consejo de Administración de 16-05-1911, nº 8

APENDICE 88

COMPANIA M.Z.A.

IMPORTE DE LAS GRATIFICACIONES GENERAL Y ESPECIAL
CONCEDIDAS POR LOS SERVICIOS DEL AÑO 1915

RED Y SERVICIO	GRATIFICACION ESPECIAL Pts.	GRATIFICACION GENERAL Pts.	TOTAL Pts.
<u>Red Antigua</u>			
Secretaría Gral. Comité París	13.000	2.200	15.200
Secretaría Gral. Consejo	9.500	1.208	10.708
Dirección General	84.550	7.343	91.893
Contencioso	7.200	3.396	10.596
Sanitario	1.000	6.355	7.355
Contabilidad General	8.650	13.596	22.246
Intervención y Estadística ..	3.500	63.334	66.834
Comercial	18.200	33.908	52.108
Movimiento	16.750	644.333	661.083
Vía y Obras	14.300	247.163	261.463
Material y Tracción	17.750	676.535	694.285
Almacenes	4.250	16.986	21.236
TOTAL RED ANTIGUA	198.650	1.716.357	1.915.007
<u>Red Catalana</u>			
Secretaría Comité	2.000	124	2.124
Subdirección	9.000	1.259	10.259
Sanitario	600	1.083	1.683
Intervención y Estadística ..	1.600	22.324	23.924
Movimiento	6.400	261.089	267.489
Vía y Obras	8.989	108.144	117.133
Títulos	4.000	1.822	5.822
TOTAL RED CATALANA	32.589	395.845	428.434
TOTAL AMBAS REDES	231.239	2.112.202	2.343.441

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

APENDICE 89

COMPAÑIA M.Z.A.

GASTOS FIJOS DE VIAJE EN EL AÑO 1915

RED	SERVICIO	CATEGORIA	Nº AGENTES	IMPORTE P.s.	PROMED, AGENTE
ANTIGUA	SANITARIO	Médicos y Auxiliares	29	24.900	858,62
	CONT. GRAL.	Agentes de Caja	12	11.500	958,33
	INTERVENC. Y ESTADIST.	Inspectores	9	7.200	900
		Revisores Billetes	101	54.286	537,48
	COMERCIAL	Inspector Investigación	1	900	900
	MOVIMIENTO	Jefe de Negociado	11	9.900	900
		Inspectores regionales	26	23.400	900
		Servicio Telégrafo	75	26.100	348
		Pequeño Material	7	3.360	480
		Escopeteros	23	15.180	660
	VIA Y OBRAS	Jefes de Sección	19	17.100	900
		Asentadores	60	21.600	360
		Guardas de Almacén	3	1.800	600
TOTALES RED ANTIGUA			375	217.226	
CATALANA	INTERVENC. Y ESTADIST.	Revisores Jefes	2	1.800	900
		Revisores Billetes	36	21.600	600
	MOVIMIENTO	Inspector Principal	1	900	900
		Inspectores	9	8.100	900
		Ingeniero Agregado	1	900	900
		Sub-Inspectores	6	5.400	900
		Jefe de Conductores	1	900	900
		Ayudantes Telégrafo	5	3.000	600
		Celadores Telégrafo	14	4.200	300
		Jefes de Sección	5	4.500	900
	VIA Y OBRAS	Ayudantes	5	3.000	600
		Sobrestantes	13	4.680	360
		TOTALES RED CATALANA			98	58.980
TOTALES COMPAÑIA			473	276.206	

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

APENDICE 90

COMPañIA M.Z.A.

TIPOS DE ASIGNACION POR GASTOS EVENTUALES DE VIAJE;
VIGENTES EN 1916

RED ANTIGUA

INTERVENCION Y ESTADISTICA	
Inspectores	6 ₧/día
Oficiales y Aux.Of ²	6 " "
Revisores	4 " "
Mozos	1'5 " "

ECONOMATO	
Guarda almacén	6 a 10 ₧/día
Oficiales	6 " "
Repartidor	2'4 " "

MOVIMIENTO	
Oficinas Centrales.	20,10 y 6 ₧/día
Inspec.Regionales .	10 y 6 " "
Pers.Sup.estac. ...	3 y 2'5 " "
Pers.Inf.estac. ...	1'5 día y 0'08 hora
Personal Trenes ...	0'12, 0'10 y 0'08 hora
Pers.Serv.Telégr ² ..	5, 3 y 2 ₧/día
Pers.Serv.Eléct ² ...	5, 4 y 3 " "
Pers.Pequeño Mat...	2 " "
Personal Almacenes.	5,2'5 y 2 " "

RED CATALANA

MOVIMIENTO	
Oficinas e Insp. ..	5'5 y 5 ₧/día
Jefe de Estación ..	3 " "
Factor	2'5 " "
Portero Telégrafo .	2 " "
Guardagujas	1'5 " "
Conductor	0'12 ₧/hora
Guardafreno	0'10 " "
Mozo de Tren	0'08 " "
Guard.y Mozo sup. .	El del agente al que suplen
Portero	

MATERIAL Y TRACCION	
Of.central.y reg. .	30 a 2 ₧/día
Jefe y Subj.Dpto. .	6 " "
Jefe de Reserva ...	4 " "
Jefe Maquinistas ..	6 " "
Maquin. y Fog.	0'12 ₧/hora
Pers.a jorn.Trac. .	1'5 día y 0'12 hora
" " " Mov. ...	1,5 ₧/día
" " " Tall...	1'5 a 10 " "

VIA Y OBRAS	
Ingeniero Jefe	20 ₧/día
Ingeniero Adj.	20 " "
Ingeniero Agr.	15 " "
Arquitecto	15 " "
Jefe de Sección ...	7'5 " "
Ayudante	7'5 " "
Oficial	6 " "
Guarda Almacén	6 " "
Delineante	5 " "
Capataz	1 " "
Albañil	1 " "
Peón	0'75 " "

ALMACENES	
Ingeniero Jefe	12 ₧/día
Subj.Almacenes	17'5 " "
Agente recepc.	9 " "
Oficiales	10 " "
Guarda almacén	10 " "
Repartidor	0'10 ₧/hora

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

APENDICE 91

COMPAÑIA DEL NORTE

INDEMNIZACIONES POR GASTOS DE VIAJE SEGUN LA
INSTRUCCION GENERAL Nº 2, DE 1891

Categorías.	EMPLEOS.	INDEMNIZACIONES.			
		Por comida.	Por noche.	Total por 24 horas.	Máximum por mes.
		<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>
1.ª	Subjefes de Servicio.—Ingenieros.—Subingenieros.—Inspectores principales.—Jefes de Secretaría.—Agentes comerciales principales.....	4.50	3. »	12. »	100. »
2.ª	Jefes de oficina y de sección.—Jefes de depósito.—Jefes de sección de la Vía.—Inspectores.—Subinspectores.—Agentes comerciales.—Pagadores.—Contramaestres principales.—Jefes de taller.....	3. »	2.50	8.50	80. »
3.ª	Agentes de investigaciones.—Jefes de reserva.—Subjefes de depósito.—Subjefes de sección de la Vía.—Jefes maquinistas.—Contramaestres.—Empleados de oficina.—Jefes de estación suplementarios.....	2. »	1.50	5.50	75. »
4.ª	Interventores del telégrafo y del pequeño material.—Instructores telegrafistas.—Jefes visitantes.—Obreros especiales de los talleres.—Jefes montadores.—Capataces de los talleres.....	1.50	1. »	4. »	62.50
5.ª	Factores suplementarios.—Sobrestantes.—Jefes lampareros.—Vigilantes del telégrafo.—Repartidores de los almacenes.—Fogoneros de máquinas fijas.—Ajustadores.—Montadores.—Torneros.—Forjadores.—Ebanistas.—Carpinteros.—Guarnicioneros.—Caldereros.—Pintores.—Visitadores.—Levantadores.—Jefes engrasadores.—Visitadores engrasadores.....	1. »	1. »	3. »	45. »
6.ª	Guardaagujas suplementarios.—Obreros de los talleres no designados en las anteriores categorías.—Engrasadores.—Peones.....	0.75	0.50	2. »	30. »
AGENTES DE LOS TRENES.		Interventores de ruta. Conductores de trenes. Maquinistas.		Guardafrenos. Fogoneros y mozos.	
		<i>Pesetas.</i>		<i>Pesetas.</i>	
Por una ausencia de 6 á 18 horas.....		1.25		1. »	
Por fracciones de 12 horas, pasadas 18....		1.50		1.25	
<p>NOTAS.—1.ª Las indemnizaciones se abonan: para el almuerzo, cuando el agente llega á su residencia después de la una de la tarde ó sale de ella antes de mediodía; para la comida, cuando llega á su residencia después de las ocho ó sale antes de las siete de la tarde, y para la noche cuando el agente no llega á su residencia hasta después de la una de la madrugada.</p> <p>2.ª El máximum de gastos por mes no es aplicable á los agentes destacados fuera de la sección ó circunscripción en que prestan servicio.</p> <p>3.ª Para los Inspectores y Subinspectores de Intervención y Estadística, los del Material Móvil, los Pagadores y los Jefes Maquinistas, el máximum de gastos por mes será de cien pesetas y para los Repartidores de Almacenes Generales y del Material Móvil, el máximum será de setenta y cinco pesetas.</p> <p>4.ª Los Inspectores y demás agentes á quienes, además de su sección ó demarcación, se les encargue de la inmediata, percibirán las indemnizaciones correspondientes á las dos, contando como máximum para las de la sección agregada la parte proporcional al número de días que la hayan desempeñado. El máximum de indemnización á que tendrá derecho el Inspector ó agente sustituido temporalmente será también la parte proporcional al número de días que haya estado desempeñando el servicio de su sección.</p>					

FUENTE: A.H.R. Instrucción General nº 2, Título X, Pág. 16

APENDICE 92

**COMPAÑIA DEL NORTE
INDEMNIZACIONES POR GASTOS DE VIAJE (HACIA 1910)**

Cate- gorías.	EMPLEOS	REEMBOLSO POR GASTOS DE VIAJE			
		Por comida.	Por noche.	Total por 24 horas	Má- ximum por mes.
		Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
PERSONAL DE LOS SERVICIOS CENTRALES					
1. ^a	Subjefes de servicio.—Ingenieros de todas clases.—Inspectores principales.—Cajero central.—Arquitectos.—Agentes comerciales principales.—Jefe de la Agencia Internacional.	7.50	3. »	20. »	»
2. ^a	Apoderados de la Compañía.—Letrados y agente administrativo.—Inspectores y Subinspectores sin sección.—Jefes y subjefes de oficina.—Agentes y subagentes comerciales sin sección.—Pagadores principales.—Jefes y subjefes de taller.—Jefe del Interior y del Exterior de las Minas.—Agentes agregados a los servicios centrales.	4.50	3. »	12. »	»
3. ^a	Jefes de sección de oficina.—Guardaalmacén de 1. ^a .—Contramaestres principales.	3.50	3. »	10. »	»
4. ^a	Empleados principales.—Dibujantes principales.—Contramaestres.	3. »	2.50	8.50	»
5. ^a	Empleados.—Dibujantes.—Delineantes.—Caldadores.—Vigilantes de Minas.—Subcontramaestres.—Guardaalmacén de 2. ^a .—Agentes agregados al Material y Tracción.	2.50	1.75	6.75	»
6. ^a	Ordenanzas.	1.75	1.50	5. »	»
PERSONAL DE LAS LÍNEAS					
1. ^a	Agentes comerciales principales con Demarcación.—Inspectores principales con demarcación.—Jefes de sección de la Vía.—Jefes de Depósito de 1. ^a clase.—Inspectores agregados a las demarcaciones.	4.50	3. »	12. »	125. »
2. ^a	Inspectores y subinspectores con sección.—Jefes de Depósito de 2. ^a clase.—Agentes y subagentes comerciales con sección.—Pagadores con sección.	3.50	3. »	10. »	110. »
3. ^a	Verificadores principales.—Agentes de Aduanas.—Agentes receptores de almacenes.	3.50	3. »	10. »	100. »
4. ^a	Subjefes de Depósito.—Jefes y subjefes de reserva.—Subjefes de sección de la Vía.—Agentes de Investigaciones.—Jefes visitantes principales.—Verificadores.—Agentes receptores jefes del material de Vía.—Jefes maquinistas.	2.50	2. »	7. »	80. »
5. ^a	Vigilantes del pequeño material.—Interventores del pequeño material.—Interventores del Telégrafo.—Instructores del Telégrafo.—Ajustadores de bisnutas.—Agentes receptores del material de la Vía.—Visitadores principales.—Interventores en ruta destacados.—Interventor de repartidores.—Repartidores principales.—Subrestantes.—Jefes montadores.—Capataces de Taller y Minas.—Bascueros.	1.75	1.50	5. »	72.50
6. ^a	Vigilantes del Telégrafo.—Repartidores.—Fogoneros de máquina.—Visitadores.—Capataces y subcapataces.—Electricistas.—Guías.—Hojalateros.—Ajustadores.—Montadores.—Torneros.—Forjadores.—Ebanistas.—Carpinteros.—Guarnicioneros.—Caldadores.—Pintores.—Levantadores.—Engrasadores.—Mozos de almacén.—Obreros análogos de todos los talleres.	1.50	1. »	4. »	55. »
7. ^a	Lampareros.—Peones.—Ayudantes lavadores.—Otros obreros asimilados.	1.25	0.50	3. »	40. »
PERSONAL SUPLEMENTARIO					
	Jefes de estación suplementarios.	2. »	1.50	5.50	120. »
	Factores suplementarios.	1.50	1. »	4. »	70. »
	Guardaagujas suplementarios.—Mozos suplementarios de estación.	1. »	0.50	2.50	55. »
Interventores en ruta, deduciendo licencias y enfermedades.		50 pesetas al mes.			
PERSONAL DE TRENES Y TRACCIÓN		Por una ausencia de 6 a 18 horas.	Por fracciones de 12 horas pasadas 18.		
	Conductores de trenes y maquinistas.	1.50	1.75		
	Guardafrenos, Mozos de tren fijos y suplementarios.—Fogoneros y agentes autorizados para fogoneros.	1.25	1.50		
	Mozos habilitados para servir trenes.	1. »	1.25		
NOTAS.—1. ^a Los reembolsos se abonarán para el almuerzo, cuando el agente llegue a su residencia después de la una de la tarde ó sale de ella antes de mediodía; para la comida, cuando llega a su residencia después de las ocho ó sale antes de las siete de la tarde, y para la noche, cuando el agente no llega a su residencia hasta después de la una de la madrugada.					
2. ^a El máximo de gastos por mes no es aplicable a los agentes destacados fuera de la sección ó circunscripción en que prestan servicio.					
3. ^a Para los Subjefes de sección de la Vía el máximo será de 100 pesetas, y para los Jefes maquinistas 110. Los Repartidores de almacenes generales y del Material móvil cobrarán, como máximo, 75 pesetas. Los Bascueros, 100 pesetas.					
4. ^a Los inspectores y demás agentes a quienes, además de su sección ó demarcación, se les encarga de la inmediata, percibirán las cantidades correspondientes a las dos, contando como máximo para las de la sección agregada la parte proporcional al número de días que la hayan desempeñado. El máximo a que tendrá derecho el inspector ó agente substituido temporalmente, será también a la parte proporcional al número de días que haya estado desempeñando el servicio de su sección.					

(1) Estos sin limitación (Disposición especial)

FUENTE: A.H.R.

APENDICE 93

COMPañIA M.Z.A.

INDEMNIZACIONES POR ALQUILER DE CASA, EN EL AÑO 1915

RED	SERVICIO	CATEGORIA	Nº AGENTES	IMPORTE
ANTIGUA	SEC. GRAL.Y DEL CONSEJO	Personal inferior	1	600
	DIRECCION GENERAL	Agentes superiores	3	10.000
		Agentes del personal inferior	1	200
	SANITARIO	Practicantes	4	1.866
	COMERCIAL	Inspector de Investigación	1	720
	MOVIMIENTO	Jefe del Servicio	1	1.752
		Personal de la Inspección	22	15.240
		Personal de Estaciones	36	14.264
		Personal de Trenes	1	300
	VIA Y OBRAS	Perito	1	720
		Jefes de Sección	15	10.800
		Asentadores	18	6.480
		Capataces	4	660
		Obreros	60	7.260
		Guardas de noche	25	2.235
		Guardabarreras	43	4.190
	MATERIAL Y TRACCION	Jefes de Depósito	2	915
		Subjefes y Agregados	10	4.540
		Jefes de Reserva	4	2.032
		Personal Obrero de M. Móvil	2	450
		Jefes y Subjefes de Taller	2	3.450
TOTAL RED ANTIGUA			256	89.034

RED	SERVICIO	CATEGORIA	Nº AGENTES	IMPORTE
C A T A L A N A	SUBDIRECCION	Sub-Director	1	3.000
		Jefe de Servicio	1	1.500
	MOVIMIENTO	Inspector Principal	1	900
		Inspectores y Subinspectores	12	8.640
		Ingeniero o Agregado	1	720
		Jefes de Estación	25	10.320
		Porteros y Guardaagujas	345	31.050
	VIA Y OBRAS	Jefes de Sección	5	3.600
		Sobrestantes	5	1.800
		Guardas	95	8.550
TOTAL RED CATALANA			491	70.080
TOTAL GENERAL			747	159.114

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

APENDICE 94

COMPAÑIA M.Z.A.

INDEMNIZACIONES POR ALQUILER DE CASA, AÑO 1916

RED	SERVICIO	CATEGORIA	Nº AGENTES	PTAS.	TIPO
RED ANTIGUA	SEC ^a G. y C.	Ordenanza	1	600	600
	DCION. GRAL.	Agentes superiores	3	10.000	-
		Agentes subalternos ...	1	200	200
	SANITARIO	Practicantes	4	1.866	466
	COMERCIAL	Inspectores Invest. ...	1	720	720
	MOVIMIENTO	Jefe Servicio	1	1.752	1.752
		Jefe Z.	1	900	900
		Inspect. y Subinsp. ...	17	11.580	720
		Auxiliar de Insp.	7	4.200	600
		Jefe Estación	19	8.060	540,360,300
		Factor	9	4.500	540,180
		Profesores	2	634	384,250
		Mozos Guarda agujas ...	3	360	120
	VIA Y OBRAS	Peritos	1	720	-
		Jefe Sección	14	10.080	-
		Asentador	17	6.120	-
		Guarda	27	6.815	-
		Capataz y Obrero	23	280	-
	MAT. Y T.	Jefe Depósito	1	720	720
		Subjefe y Agregado	10	7.380	738
		Jefe Reserva	9	2.580	645
		P.Obrero M. Móvil	2	450	225
		Jefe y Subj.Tall.	2	3.000	1.500
	TOTAL RED ANTIGUA		175	83.517	

RED	SERVICIO	CATEGORIA	Nº AGENTES	PTAS.	TIPO	
RED CATALANA	SUBDIRECC.	Subdirector	1	3.000	3.000	
	MOVIMIENTO	Jefe Servicio	1	1.500	1.500	
		Inspector Pral.	1	900	900	
		Ingeniero Agreg.	1	720	720	
		Insp. y Subinsp.	14	10.080	720	
		Jefe Estación	25	10.560	720,540,420	
		Portero y Guardag. ...	353	31.770	360,300,180 90	
	VIA Y OBRAS	Jefe Sección	5	3.600	720	
		Asentador	5	1.800	360	
		Guarda	95	8.550	90	
	TOTAL RED CATALANA			501	72.480	
	TOTAL AMBAS REDES			676	155.997	

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33

APENDICE 95

COMPANÍA DEL NORTE

IMPORTE DE LAS VENTAS HECHAS POR EL ECONOMATO

AÑOS	IMPORTE DE LA VENTA	AÑOS	IMPORTE DE LA VENTA
	<i>Pescetas.</i>		<i>Pescetas.</i>
		<i>Suma anterior.</i>	21.603.489,62
1878	325.805,52	1897	1.850.312,01
1879	444.270,55	1898	1.748.950,98
1880	648.071, »	1899	1.598.917,42
1881	696.144,80	1900	1.730.680,05
1882	906.030, »	1901	2.110.733,50
1883	901.008, »	1902	2.182.252, »
1884	887.110, »	1903	2.288.129,71
1885	1.140.991, »	1904	2.616.887,11
1886	1.173.088, »	1905	2.799.433,55
1887	1.023.447, »	1906	2.821.069,16
1888	1.054.423, »	1907	3.091.991,85
1889	1.084.466,70	1908	3.252.503,33
1890	1.253.901,16	1909	3.434.283,45
1891	1.525.892,20	1910	3.687.773,83
1892	1.674.593,46	1911	4.025.212,99
1893	1.731.586,74	1912	4.122.316,45
1894	1.737.065,56	1913	4.518.261,40
1895	1.631.233,93	1914	5.281.765,64
1896	1.764.319, »	1915	6.060.385,97
<i>Suma y sigue..</i>	21.603.489,62	<i>TOTAL.. . . .</i>	80.825.410,01

FUENTE: "La Cª del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario". Pág. 14

APENDICE 96

PRECIO DE ARTICULOS ADQUIRIDOS POR M.Z.A.
PARA EL ECONOMATO

ACEITE		GARBANZOS		ARROZ	
Fecha	Ptas/Kg.	Fecha	Ptas/Kg.	Fecha	Ptas/Kg.
1908, sept.	1,2	1905, octb.	0,84	1911, octb.	0,54
1909, sept.	1,27	1907, octb.	1,08		0,56
1909, dicb.	1,10	1908, sept.	0,82		0,45
	0,9275		0,74		0,5375
1910, julio	0,9175		0,64	1912, obtb.	0,5577
	1,04	1909, sept.	0,9495		0,53
1910, novb.	1,255		0,4995		0,565
1911, marzo	1,28		0,82		0,365
1911, mayo	1,15	1910, sept.	0,64	1913, junio	0,55
1911, junio	1,13		0,85		0,57
1911, sept.	1,08		0,74		0,38
	0,8447		0,59		0,545
	0,8537	1911, sept.	0,44	1914, octb.	0,525
	0,8779		0,7585		0,32
1912, enero	1,16		0,56	1915, sept.	0,517
	1,215		0,65	1916, sept.	0,5875
1913, enero	1,1275	1912, octb.	0,45		0,5675
1913, junio	0,995		0,7225		0,3975
1913, dicb.	1,08		0,595		
1914, marzo	1,0425		0,66		
1914, junio	1,0875	1913, junio	0,64		
1914, julio	1,03		0,94		
1914, agost	1		0,845		
	0,995		0,78		
1914, novb.	1,035	1914, agost	1,1		
1914, dicb.	1,01		0,97		
1915, abril	0,995		0,88		
1915, julio	0,95		0,76	1908, sept.	0,095
	0,98	1915, sept.	1,04	1913, dicb.	0,1008
1916, marzo	0,995		0,93		0,113
1916, sept.	1,2		0,85	1914, dicb.	0,14
	1,26		0,96	1915, junio	0,136
1917, marzo	1,27	1916, sept.	0,82	1915, novb.	0,16
	1,5		0,68	1916, dicb.	0,155
1917, julio	1,38			1917, novb.	0,160
	1,72				0,1725
1918, enero	1,82				0,176

PATATAS	
Fecha	Ptas/Kg.
1908, sept.	0,095
1913, dicb.	0,1008
	0,113
1914, dicb.	0,14
1915, junio	0,136
1915, novb.	0,16
1916, dicb.	0,155
	0,160
1917, novb.	0,1725
	0,176

TOCINO	
Fecha	Ptas/Kg.
1905, novb.	[1,95 (1) 1,55
1906, dicb.	1,65
1907, novb.	[1,95 (2) 1,55
1908, novb.	1,51
1910, dicb.	1,34
1911, marzo	[1,35 1,45
1912, novb.	1,5
1913, dicb.	1,63
1914, dicb.	1,43
1915, dicb.	1,75
1916, dicb.	2
1918, enero	2,75

BACALAO	
Fecha	Ptas/Kg.
1910, julio	[1,3034 E 1,1074 I
1911, julio	[1,32 E 1,12 I
1912, julio	[1,32 E 1,12 I
1914, agost	[1,4 E 1,24 I

CARBON	
Fecha	Ptas/T ¹ .
1908, sept.	90
	[75,35 75,62
1911, octb. (3)	[77,12 75,90 74,49
1912, octb.	[83 86
1913, octb.	89,90
1914, agost	89,90
1915, mayo	89,40 (4)
1916, enero	94,4 (5)
1917, marzo (6)	[90,15 92,45

VINO	
Fecha	Ptas/Lt.
1910, junio	0,225
1913, enero	[0,18 0,195
1913, dicb.	0,2125
1915, febro	0,155
1915, sept.	0,725
1916, enero	0,36
1916, marzo	0,4
1916, sept.	0,3
1917, enero	0,2425

AZUCAR	
Fecha	Ptas/Kg.
1908, sept.	[1,1172 1,1368
1910, sept.	1,0925
1917, junio	1,305

E = Escocia
I = Islandia

- (1) En Madrid, pagado aforo
- (2) En Madrid
- (3) Distintos puntos de entrega
- (4) Escasea el carbón por el mal tiempo y por la guerra. El "precio actual en venta del carbón en los almacenes de Madrid y Barcelona es de 120 a 125 Pts tonelada, - al paso que en el Economato se vende dicho artículo a 105 Pts, gracias a nuestros precios ventajosos de compra".
- (5) Alza constante en el precio. Seguirá acentuándose diferencia precio Economato y calle. Han aumentado los pedidos y seguirán aumentando.
- (6) En Madrid resulta a 97 Pts tonelada, debido a la diferencia kilométrica de las estaciones de procedencia.- El precio de venta al menudo en los almacenes y tiendas de Madrid y Barcelona "que antes de la guerra era inferior a 100 Pts tonelada, hallegado a 125 y 140 en la actualidad".

FUENTE: Actas del Consejo de Administración.

APENDICE 97

COMPAÑIA M.Z.A.

ARTICULOS ADQUIRIDOS PARA EL ECONOMATO
(Expresado en miles de Kgs. o de litros)

FECHA	ACEITE	GARBAN- ZOS	ALUBIAS	ARROZ	PATATAS	TOCINO	BACALAO	AZUCAR	VINO	CARBON	JABON
13-10-1905		55									
10-11-1905			55								
25-11-1905						41					
11-07-1906				60		41					
07-12-1906						50					
11-10-1907		60				35					
22-11-1907											
25-09-1908	20	75			+400			20		1500	
20-11-1908											
24-09-1909	45	85									
31-12-1909	65										
17-06-1910									240		
12-07-1910	50						50				
30-09-1910	50	90						30			
04-11-1910	¿										
16-12-1910						40					
10-03-1911	50					48					
05-05-1911	¿										
09-06-1911	¿										
07-07-1911							54				
29-09-1911	50	115									
11-10-1911				115						1500	
19-01-1912	370										
05-07-1912							54				
04-10-1912		110		130						1500	
29-11-1912	50				450	60					
03-01-1913	200								600		
18-06-1913	50	130		135						1600	
09-10-1913											
02-12-1913	150				800	80			900		
06-03-1914	50										
04-06-1914	50										
01-07-1914	50										
21-08-1914	50	190					30			1600	

FECHA	ACEITE	GARBAN- ZOS	ALUBIAS	ARROZ	PATATAS	TOCINO	BACALAO	AZUCAR	VINO	CARBON	JABON
25-09-1914	75										
09-10-1914				130							
06-11-1914	50				800	80					
04-12-1914											
18-12-1914	2										
12-02-1915									750		
09-04-1915	100									2000	
07-05-1915											
18-06-1915					+350						
02-07-1915	300										
24-09-1915		130		140					300		
04-11-1915					800						
17-12-1915						80					
14-01-1916											120
28-01-1916									300	3000	
27-03-1916	400								300		
30-09-1916	150	65		160					500		
01-12-1916					800						
15-12-1916						88					
26-01-1917									1200		
09-03-1917	250									4000	
10-05-1917											80
18-06-1917	250							30			
13-11-1917					600						
17-01-1918	600					88					

Elaboración propia

FUENTE: Actas del Consejo de Administración

APENDICE 98

ECONOMATO COMPAÑIA M.Z.A.

AÑO	LIBRETAS EXISTENTES A FIN DE AÑO	IMPORTE VENTAS REALIZADAS		
		Artículos de comer, beber y arder	Tejidos, calzado, lencería, etc.	Total
1903	6.556	458.401	50.556	508.958
1904	9.431	1.114.795	188.953	1.303.748
1905	11.084	1.388.640	219.654	1.608.294
1906	11.899	1.620.122	251.170	1.871.292
1907	12.702	1.679.918	320.492	2.000.410
1908	13.233	1.603.659	397.834	2.001.493
1909	13.853	1.563.236	411.459	1.974.695
1910	14.301	1.673.772	400.322	2.074.094
1911	14.839	1.933.558	432.751	2.366.309
1912	15.904	2.174.866	439.308	2.614.174
1913	17.296	2.457.112	447.465	2.904.577
1914	18.632	2.761.060	429.382	3.190.442
1915	19.450	2.885.233	435.193	3.320.426
1916	20.268	3.343.585	467.962	3.811.547
1917	21.259	3.815.357	517.231	4.332.588

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE.

Orden de Dirección núm. 184.

OBJETO.

Modificación de la Orden de Dirección núm. 181, referente á la concesión de anticipos gratuitos á los empleados.

En virtud de acuerdos del Consejo, la concesión de anticipos gratuitos á los agentes de la Compañía se ajustará á las siguientes reglas:

1.^a El Comité de Dirección, y por su delegación el Director de la Compañía y el Administrador Comisionado, podrán conceder anticipos á los empleados de la misma que lo soliciten, siempre que las peticiones sean cursadas por los jefes respectivos.

2.^a El anticipo que se conceda al empleado no excederá, en ningún caso, del importe de tres mensualidades del sueldo que disfrute, y será satisfecho por el interesado en el plazo máximo de quince meses.

Esto no obstante, cuando por cualquier circunstancia dejase el empleado de pertenecer á la Compañía sin haber reintegrado totalmente su anticipo, se considerará éste vencido, y la Compañía podrá aplicar desde luego al pago del mismo, hasta dejarlo completamente satisfecho, cuantas cantidades debiese á su vez, en cualquier concepto, á dicho empleado.

3.^a Si se acordare retención judicial sobre el sueldo, la Compañía podrá considerar vencido el plazo del anticipo y exigir el total reintegro del mismo.

En el caso de que la retención judicial se acordase contra los sueldos de los fiadores, á que se refiere la regla 5.^a, la Compañía podrá exigir la sustitución de aquél ó aquéllos, y de no verificarse, considerar vencido el anticipo y exigir el total reintegro.

4.^a Todo empleado que pretenda un anticipo deberá reunir las condiciones siguientes:

A. Llevar más de dos años al servicio de la Compañía.

B. No hallarse sujeto á descuento para extinguir responsabilidad directa ó subsidiaria procedente de otro anticipo.

C. No podrá solicitar nuevo anticipo sin que hayan transcurrido, por lo menos seis meses desde que reintegró el anterior.

D. Habrá de formular su petición acompañada de la correspondiente declaración de garantía, que firmarán otros dos empleados de la Compañía, suscribiendo aquélla en el modelo establecido al efecto.

5.^a Los fiadores se ajustarán á las siguientes condiciones:

A. Disfrutar, por lo menos, el mismo sueldo que el empleado que solicite el anticipo.

B. No ser fiadores á la vez de otro empleado, sea cual fuese el sueldo que disfrute.

C. No estar sufriendo descuento por anticipo.

D. Los jefes no podrán garantizar á los agentes á sus órdenes.

E. La declaración de fianza habrá de ser llenada y suscrita en el modelo establecido al efecto.

6.ª Cuando los jefes de servicio estimen que existe alguna circunstancia que motive la negativa de un anticipo pedido en condiciones reglamentarias, al cursar la petición propondrán que sea desestimada.

7.ª No podrá aplicarse más del 15 por 100 del crédito total otorgado para atender á la concesión de anticipos á los empleados cuyo sueldo anual exceda de 3.000 pesetas.

8.ª Toda petición de anticipo, antes de ser sometida á la resolución del Director, será examinada por el Sr. Jefe de la Contabilidad General, el cual deberá manifestar para cada caso si hay fondo disponible y si el solicitante, así como los fiadores, reúnen las condiciones marcadas en la presente Orden.

9.ª Queda derogada la Orden de Dirección núm. 181.

Madrid 1.º de Abril de 1903.

El Director de la Compañía.

N. SÜSS.

APENDICE 100

ANTICIPOS SIN INTERES CONCEDIDOS
POR LA COMPAÑIA DE M.Z.A. A SUS EMPLEADOS EN 1915

RED Y SERVICIO	Nº AGENTES QUE HAN PE- DIDO ANTICIPO	IMPORTE Rs.
<u>Red Antigua</u>		
Secretaría General y Consejo	3	1.541
Dirección General	3	866
Contencioso	1	500
Sanitario	3	907
Intervención y Estadística	30	11.651
Comercial	19	8.660
Movimiento	413	91.485
Vía y Obras	191	31.295
Material y Tracción	526	142.733
Almacenes	18	5.034
Economato	17	5.035
SUMAS	1.224	299.705
<u>Red Catalana</u>		
Subdirección	1	600
Intervención	31	9.291
Movimiento	167	33.396
Vía y Obras	32	7.838
SUMAS	231	51.125
TOTALES	1.455	350.830

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

COMPañIA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

DIVERSOS DATOS SOBRE ABONO DE HABERES EN SITUACION DE ENFERMEDAD COMUN,
EN LOS AÑOS 1915, 1916 Y 1917

AÑO	RED	Nº AGENTES PLANTILLA O FIJO PERMANENTE	Nº AGENTES ENFERMOS	DIAS DE AUSENCIA POR EN- FERMEDAD	IMPORTE HABERES PAGADOS DIAS AUSENCIA	PROMEDIO POR AGENTE ENFERMO		PROMEDIO POR AGENTES PLANTILLA	
						DIAS AUSENCIA	IMPORTE HABERES	DIAS AUSENCIA	IMPORTE HABERES
1915	Antigua	17.641	15.284	222.129	723.207	14,5	47,31	12,7	41,41
	Catalana	4.235	1.759	30.691	97.400	17,4	55,37	7,2	23
	Ambas Redes	21.696	17.043	252.820	820.607	14,8	48,14	11,6	37,82
1916	Antigua	17.555	13.390	227.392	745.660	16,98	55,68	12,95	42,47
	Catalana	4.222	1.783	30.825	96.822	17,28	54,30	7	22,93
	Ambas Redes	21.777	15.173	258.217	842.482	17,01	55,52	11,85	38,22
1917	Antigua	17.811	14.060	251.268	783.294	17,85	55,71	14,10	43,97
	Catalana	4.357	2.073	35.419	111.667	17,08	53,86	8,12	25,62
	Ambas Redes	22.168	16.133	286.687	894.962	17,77	55,47	12,93	40,37

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

COMPañIA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

DIVERSOS DATOS SOBRE ACCIDENTE DE TRABAJO,
EN LOS AÑOS 1915, 1916 y 1917

AÑO	RED	Nº AGENT. ACCIDENT.	Nº TOTAL DIAS AUSENCIA	IMPORTE DE LOS HABERES SATISFECHOS			AGENTES FALLECIDOS O CURADOS CON INCAPACIDAD	
				Con arreglo Ley 1/2 j.	Como gracia por Compª	Total	Nº Agentes	Indemniz.
1915	Antigua Catalana	2.146	38.535	56.179	51.153	107.332	35	48.722
		235	6.442	10.091	5.222	15.313	12	13.361
TOTAL		2.381	44.977	66.270	56.375	122.645	47	62.084
1916	Antigua Catalana	2.561	37.324	55.902	46.237	102.139	32	29.458
		218	4.165	6.772	4.300	11.072	6	9.920
TOTAL		2.779	41.489	62.674	50.537	113.211	38	39.378
1917	Antigua Catalana	2.821	42.451	65.085	53.633	118.718	31	25.077
		211	3.592	5.289	4.193	9.482	10	16.157
TOTAL		3.032	46.043	70.374	57.826	128.200	41	41.234

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

APENDICE 103

COMPANÍA DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

DATOS SOBRE PERSONAL SANITARIO E IMPORTE DE SUS HABERES,
EN LOS AÑOS 1915, 1916 y 1917

AÑO	RED	ABONADO A MED. AJENOS POR ASISTEN. URGENTES EN ACCIDENTE TRABAJO O SEMEJANTE	Nº DE MEDICOS DE LA COMPAÑIA		IMPORTE HABERES MEDICOS
			Con sueldo	Sin sueldo *	
1915	Antigua Catalana	5.190 65	35 (a) 7 (c)	40 42	75.244 (b) 11.968 (d)
TOTAL		5.755	42	82	87.212
1916	Antigua Catalana	6.480 120	35 (a) 7 (c)	39 48	76.244 (b) 12.218 (d)
TOTAL		6.600	42	87	88.462
1917	Antigua Catalana	1.354 170	35 (a) 7 (c)	41 53	75.494 (b) 12.640 (d)
TOTAL		1.524	42	94	88.134

*.- Tienen billete de libre circulación en su Sección y billetes gratuitos como agentes, en otros trayectos, Sus familiares ventajas como - los de otros empleados.

- (a). Incluidos 4 practicantes
- (b). Incluidas 5.750 ₧, haberes de los 4 practicantes
- (c). Incluido 1 practicante y 1 ordenanza-practicante
- (d). Incluidas 2.470 ₧, haberes de un practicante y un ordenanza-practicante

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

ANEXO 104

GASTOS DE CARACTER SANITARIO DE LA COMPAÑIA M.Z.A.
EN LOS AÑOS 1915, 1916 y 1917

AÑO	RED	Nº AGENTES CON ASIG. POR ESTAC. PALUDICA	IMPORTE ASIGNACION	GTO.MEDIC. Y BOTICA POR ACCID. TRABAJO, MORD.PERRO ETC.	GTO.MEDIC. INSTRUMENT. MATERIAL DISPENSAR. Y BOTIQUIN	IMPORTE TOTAL
1915	Antigua Catalana	- 13	- 2.460	7.954 2.182	11.406 3.998	19.360 8.640
TOTAL		13	2.460	10.136	15.404	20.004
1916	Antigua Catalana	- 14	- 2.520	16.181 902	12.416 6.504	28.597 9.926
TOTAL		14	2.520	17.083	18.920	38.523
1917	Antigua Catalana	- 14	- 3.473	7.221 758	13.655 7.030	20.876 11.261
TOTAL		14	3.473	7.979	20.685	32.137

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33.

APENDICE 105

CANTIDADES SATISFECHAS POR NORTE,
DE 1881 A 1915, POR MEDICOS Y MEDICINAS

AÑOS	PAGADO A LOS MÉDICOS	IMPORTE DE LAS MEDICINAS	TOTAL
	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>
1881	58.366,34	42.558,27	100.924,61
1882	67.620,91	47.542,01	115.162,92
1883	65.997,44	52.092,66	118.090,10
1884	70.130,59	58.055,66	128.186,25
1885	82.932,49	66.704,81	149.637,30
1886	87.224,72	37.998,11	125.222,83
1887	68.192,58	58.087,36	126.279,94
1888	74.175,90	29.420,03	103.595,93
1889	75.975,58	28.517,25	104.492,83
1890	77.477,01	27.993,35	105.470,36
1891	79.208,53	33.247,68	112.456,21
1892	91.516,76	35.992,77	127.509,53
1893	92.776,20	40.861,62	133.637,82
1894	89.560,58	46.556,23	136.116,81
1895	88.655,49	46.405,48	135.060,97
1896	87.947,68	47.064,26	135.011,94
1897	89.064,99	50.350,69	139.415,68
1898	94.211,07	57.947,51	152.158,58
1899	94.438,51	79.678,72	174.117,23
1900	92.944,44	95.427,93	188.372,37
1901	97.569,97	75.731,82	173.301,79
1902	104.715,68	76.202,85	180.918,53
1903	104.715,63	68.772,38	173.488,06
1904	105.105,49	92.240,72	197.346,21
1905	113.816,34	99.262,04	213.078,38
1906	119.551,05	103.354,33	222.905,38
1907	119.239,02	116.121,31	235.360,33
1908	122.335,74	137.707,37	260.043,11
1909	122.164,31	145.614,78	267.779,09
1910	126.369,82	144.721,93	271.091,75
1911	125.827,58	190.882,09	316.709,67
1912	129.837,06	204.608,71	334.445,77
1913	145.996,12	233.127,71	379.123,83
1914	149.841,25	233.327,32	383.168,57
1915	150.848,27	271.998,73	422.847, »
	3.466.351,19	3.176.176,49	6.642.527,68

FUENTE: "La Cª del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..." Pág. 22

APENDICE 106

SOCORROS CONCEDIDOS DIRECTAMENTE POR
LA Cª DEL NORTE

AÑOS	IMPORTES — <i>Pesetas.</i>	AÑOS	IMPORTES — <i>Pesetas.</i>
1881	62.106,45	Suma anterior.	1.872.783,56
1882	50.417,61	1899	259.618,15
1883	48.174,01	1900	339.734,25
1884	66.256,20	1901	404.326,84
1885	80.820,87	1902	402.119,10
1886	75.616,23	1903	442.039,85
1887	38.757,83	1904	527.426,02
1888	55.014,78	1905	605.975,91
1889	41.988,65	1906	494.599,61
1890	126.611,85	1907	490.313,70
1891	132.027,56	1908	489.285,12
1892	88.701,87	1909	518.322,46
1893	107.268,76	1910	427.254,66
1894	143.108,32	1911	406.122,75
1895	143.278,64	1912	481.827,01
1896	218.790,58	1913	432.221,84
1897	184.808,67	1914	429.260,46
1898	206.034,65	1915	381.817,85
Suma y sigue.	1.872.783,56	TOTAL.	9.465.049,14

FUENTE: "La Cª del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..." Pág. 18

ANEXO 107

SOCORROS CONCEDIDOS POR M.Z.A. EN CASO DE FALLECIMIENTO
DE AGENTES QUE NO DEJABAN DERECHO A PENSION

RED	AÑO 1915		AÑO 1916		AÑO 1917	
	Socorros	Ptas	Socorros	Ptas	Socorros	Ptas
Antigua	117	49.234	132	48.446	124	47.638
Catalana	23	11.750	24	10.087	22	14.763
TOTALES	140	60.984	156	58.533	146	62.401

FUENTE: A.H.R. Caja 53 Cpta. 33

APENDICE 108

**DETALLE DE LOS INGRESOS EN LA CAJA DE PREVISION
DE NORTE, POR LOS DISTINTOS CONCEPTOS;
PAGOS EFECTUADOS POR LA MISMA Y DIFERENCIAS
ENTRE INGRESOS Y GASTOS. AÑOS 1879 A 1911**

AÑOS	IMPORTE DE LOS INGRESOS				Importe de los pagos.	Diferencia entre los ingresos y los pagos.
	Descuentos al personal.	Billetes de andén.	Multas.	TOTAL		
1879	23.017,22	15.544,19	29.954,38	68.515,79	29.209,89	+ 39.305,90
1880	39.787,24	14.004,08	16.942,59	70.733,91	123.606,85	- 52.872,94
1881	41.881,34	42.901,26	16.953,59	101.736,19	138.161,38	- 36.425,19
1882	45.205,75	59.535,13	16.382,01	121.122,89	163.872,61	- 42.749,72
1883	46.172,58	65.911,05	13.170,95	125.254,58	145.585,47	- 20.330,89
1884	47.046,64	59.974,43	10.264,55	116.285,62	156.534,33	- 40.248,71
1885	51.475,82	60.133,77	10.954,73	122.564,32	187.880,37	- 65.316,05
1886	77.750,60	86.706,49	11.621,85	176.078,94	163.906,75	+ 12.172,19
1887	97.617,77	84.832,87	13.921,44	196.372,08	181.331,15	+ 15.040,93
1888	96.998,47	87.101,10	11.916,09	196.015,66	179.032,15	+ 16.983,51
1889	98.038,47	84.607,65	11.634,46	194.280,58	177.899,07	+ 16.381,51
1890	101.216,42	87.430,47	9.787,31	198.434,20	252.627,47	- 54.193,27
1891	106.156,15	84.822,08	10.697,87	201.676,10	233.446,93	- 31.770,83
1892	121.925,77	95.140,73	12.068,52	229.135,02	239.379,48	- 10.244,46
1893	124.148,57	91.498,74	13.218,02	228.865,33	256.812,74	- 27.947,41
1894	123.445,68	99.609,50	13.286,82	236.342, »	236.342, »	»
1895	125.832,92	116.190,10	12.437,15	254.460,47	254.160,47	»
1896	128.948,33	120.178,38	10.718,56	259.845,27	273.890,95	- 14.045,68
1897	128.956,74	113.918,10	10.899,54	253.804,68	217.538,90	+ 6.265,78
1898	130.157,04	98.869,10	9.181,30	238.207,44	263.506,91	- 25.299,47
1899	131.057,02	140.331,95	3.871,25	275.260,22	277.727,81	- 2.467,59
1900	134.458,34	136.478,70	2.977,90	273.912,94	306.742,12	- 32.829,18
1901	143.161,45	143.912,30	3.300,50	290.374,25	316.851,69	- 26.477,44
1902	148.903,27	149.954,80	3.135,29	302.083,29	339.836,22	- 37.752,93
1903	151.357,75	143.003,80	5.782,88	300.144,43	340.218,06	- 40.073,63
1904	156.618,14	134.525,75	6.865,96	298.009,85	354.119,12	- 56.109,57
1905	162.527,72	140.669,05	8.777,19	311.964,96	336.630, »	+ 24.725,04
1906	159.671,52	150.410,81	10.194,32	320.276,65	310.693,38	+ 9.583,27
1907	163.144,95	160.371,06	9.789,84	333.305,89	348.610,45	- 15.304,56
1908	169.040,80	162.478,20	9.952,31	340.471,31	340.969,09	- 497,78
1909	172.214,51	166.337,70	11.289,69	349.841,93	384.616,44	- 34.774,51
1910	175.872,30	178.192,50	9.728,20	363.793, »	343.808,79	+ 17.984,21
1911	183.927,97	181.675,15	7.718,81	372.721,93	368.813,40	+ 3.908,53
Totales.	3.806.825,29	3.553.610,59	359.395,81	7.719.831,72	8.271.982,74	- 554.831,02

FUENTE: "Instituciones establecidas por la C^a de los Caminos de Hierro del Norte de España en favor de su personal y mejoras que ha concedido al mismo", publicado en 1912 por esta Compañía. Pág. 12

APENDICE 109

CAJA DE PREVISION DE LA C^a DEL NORTE

AÑOS	Sumas totales pagadas.	CANTIDADES CON QUE HAN CONTRIBUIDO	
		el personal.	la Compañía.
1879	29.209,89	23.017,22	6.192,67
1880	123.606,85	39.787,24	83.819,61
1881	138.101,38	41.881,34	96.280,04
1882	163.872,61	45.205,75	118.666,86
1883	145.585,47	46.172,58	99.412,89
1884	156.534,33	47.046,64	109.487,69
1885	187.880,37	51.475,82	136.404,55
1886	163.906,75	77.750,60	86.156,15
1887	181.331,15	97.617,77	83.713,38
1888	179.032,15	96.998,47	82.033,68
1889	177.899,07	88.038,47	79.860,60
1890	252.628,47	101.216,42	151.411,05
1891	223.446,93	106.156,15	117.290,78
1892	239.379,48	121.925,77	117.453,71
1893	253.812,74	124.148,57	132.664,17
1894	236.342, »	123.445,68	112.896,32
1895	254.460,47	125.832,92	128.627,55
1896	273.890,95	128.948,33	144.942,62
1897	247.538,90	128.956,74	118.582,16
1898	263.506,91	130.157,04	133.349,87
1899	277.726,81	131.057,02	146.670,79
1900	306.742,12	134.458,34	172.283,78
1901	316.851,69	143.161,45	173.690,24
1902	339.836,22	148.993,27	190.842,95
1903	340.218,06	151.357,75	188.860,31
1904	354.119,42	156.618,14	197.501,28
1905	336.630, »	162.527,72	174.102,28
1906	310.693,38	159.671,52	151.021,86
1907	348.610,45	163.144,95	185.465,50
1908	340.969,09	168.040,80	172.928,29
1909	384.616,44	172.214,54	212.401,90
1910	343.808,79	175.872,30	167.936,49
1911	368.813,40	183.927,97	184.885,43
1912	424.853,42	211.039,04	213.814,38
1913	500.520,05	24.150,42	476.369,63
1914	668.171,55	» »	668.171,55
1915	668.261,01	» »	668.261,01
TOTALES.	10.526.468,77	4.042.014,75	6.484.451,02

FUENTE: "La C^a del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..." Pág. 16

APENDICE 110

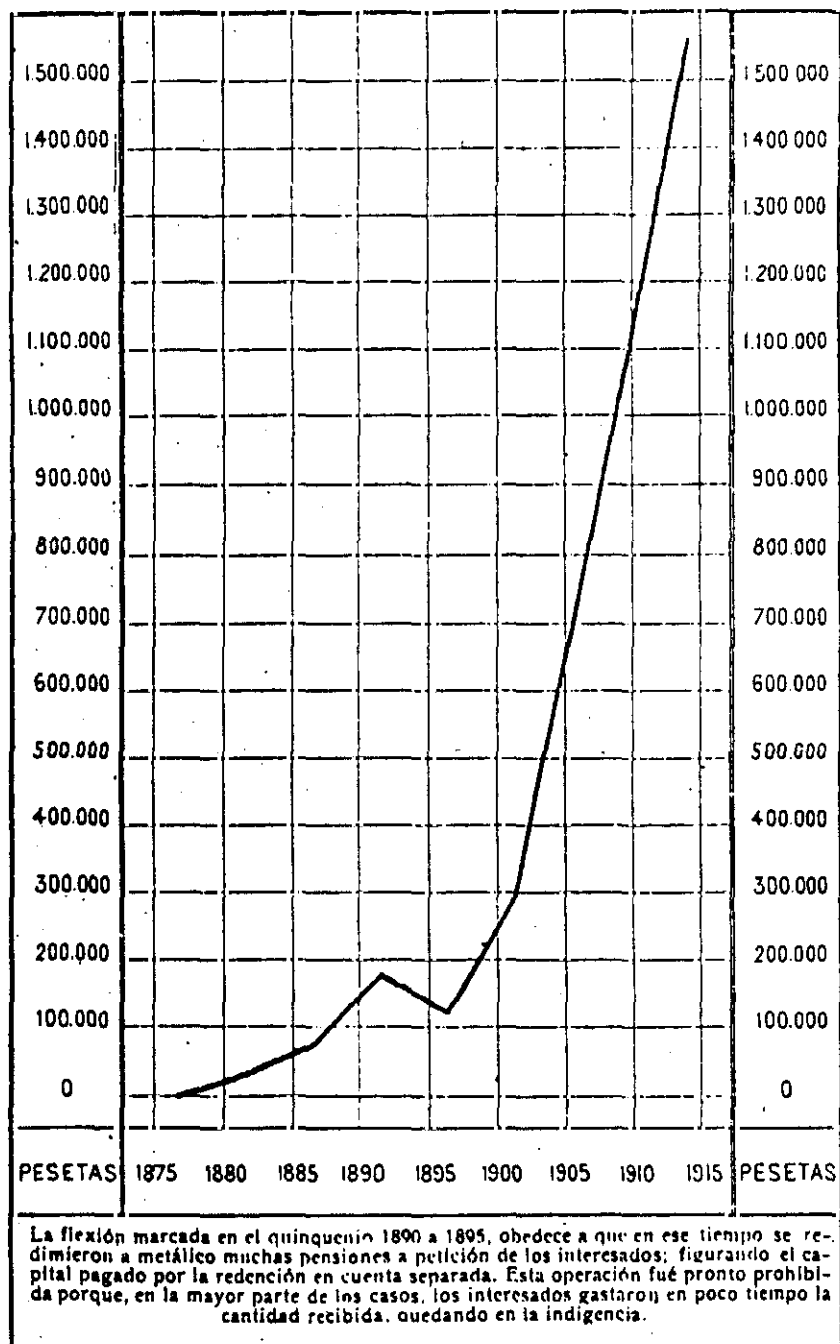
IMPORTE DE LAS PENSIONES REGLAMENTARIAS Y
DE LAS MEJORAS DE PENSION CONCEDIDAS POR
LA C^a DEL NORTE, DE 1874 A 1915

AÑOS	IMPORTE DE LAS		TOTAL
	Pensiones reglamentarias.	Mejoras de pension.	
1874	2.066,25	»	2.066,25
1875	7.118,75	»	7.118,75
1876	7.572,74	»	7.572,74
1877	34.684,79	»	34.684,79
1878	10.656,28	»	10.656,28
1879	21.699, »	»	21.699, »
1880	42.304,43	534,50	42.838,93
1881	66.248,20	547,50	66.795,70
1882	61.484,79	547,50	62.032,29
1883	91.840,38	547,50	92.387,88
1884	88.536,97	549, »	89.085,97
1885	93.374,99	547,50	93.922,49
1886	111.162,09	1.460, »	112.622,09
1887	147.815,23	1.460, »	149.275,23
1888	155.893,41	1.753,67	157.646,08
1889	166.087, »	3.001,44	169.088,44
1890	186.068,72	7.093,70	193.162,42
1891	247.637,33	15.222,66	262.859,99
1892	131.736,80	27.228,10	158.964,90
1893	90.991,27	27.209,58	118.200,85
1894	101.517,43	31.266,04	132.783,47
1895	106.517,33	31.966,27	138.483,60
1896	117.243,52	33.598,93	150.842,45
1897	135.834,64	41.553,40	177.388,04
1898	152.343,56	47.959,71	200.303,27
1899	176.790,87	54.758,02	231.548,89
1900	215.755,40	68.471,52	284.226,92
1901	263.688,73	99.215,60	362.904,33
1902	278.001,64	112.103,99	390.105,63
1903	311.928,50	124.995,36	436.923,86
1904	364.330,84	167.572,88	531.903,72
1905	496.621,46	161.864,30	658.485,76
1906	585.471,51	139.986,69	725.458,20
1907	644.214,03	133.115,18	777.329,21
1908	703.900,75	130.333,75	834.234,50
1909	779.990,08	123.991,57	903.981,65
1910	879.278,70	115.206,96	994.485,66
1911	929.895,82	107.119,94	1.037.015,76
1912	982.714,16	105.787,84	1.088.502, »
1913	1.115.998,83	100.363,10	1.216.361,93
1914	1.300.695,03	88.949,28	1.389.644,31
1915	1.477.099,88	86.375,50	1.563.475,38
	13.884.812,13	2.194.260,48	16.079.072,61

FUENTE: "La C^a del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..." Pág. 11

APENDICE 111

GRAFICO DE LAS CANTIDADES PAGADAS
POR PENSIONES POR LA C^a DEL NORTE, DE 1874
A 1915



FUENTE: "La C^a del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer..."

APENDICE 112

PENSIONES CONCEDIDAS POR LA COMPAÑIA DE M.Z.A.
EN EL AÑO 1910

A.C.A. Nº 1 de 14-01-1910	PTAS.
Contramaest. Tall. G. ..	1.768
Montador	866
Carpintero	485
Huérf.recept.trav.	360
Vda. de pensionista	293
Vda. guardabarrera	183
Vda. de pensionista	170

A.C.A. Nº 2 de 28-01-1910	PTAS.
Maquinista 2ª clase	913
Conductor 2ª clase	773
Huérf.guardamuelle	218
Vda. guarda de noche ...	157

A.C.A. Nº 3 de 25-02-1910	PTAS.
Jefe del S. Comercial ..	6.000
Jefe de Estación	1.276
Maquinista de 1ª	930
Calderero Talleres G. ..	747
Vda. Subinsp.Movimiento.	735
Ajustador de Depósito ..	659
Capataz	464
Vda. Jefe Estación	459
Oper. Inter. (Minas) ...	440
Guardabarrera	417
Guardamuelle	377
Guardabarrera	357
Guarda-agujas	341
Guardabarrera	340
Tornero Talleres G.	336
Guarda de noche	300
Mozo suplementario	288
Guardabarrera	300
Mozo suplementario	288
Vda. Peón de depósito ..	209
Vda. de pensionista	225

A.C.A. Nº 5 de 11-03-1910	PTAS.
Jefe de Negociado	2.020
Jefe de Estación	947
Huérf.Maquinista 1ª	766
Maquinista de 2ª	794

A.C.A. Nº 6 de 01-04-1910	PTAS.
Ajustador	917
Visitador Recorrido	906
Fogonero de 1ª	842
Jefe de Estación	827
Conductor 1ª	819
Conductor 1ª	758
Lavador de Recorrido ...	531
Capataz de 1ª	521
Guardafreno	417
Celador de 1ª	403
Capataz de 1ª	363
Vda.Of.Interv. y Est. ..	343
Guardabarrera	341
Guarda de noche	340
Vda. Fogonero de 1ª	321
Vda. Jefe de Estación ..	308
Guarda de noche	275
Vda.Recept.trav.	261
Obrero de 2ª	257
Vda. de pensionista	246

A.C.A. Nº 7 de 22-04-1910	PTAS.
Conductor de 1ª	762
Ayudante Lavador	432
Vda. de pensionista	433
Guarda-agujas	395
id.	390
id.	366
Vda. Fogonero 1ª	341
Vda. de pensionista	218
Vda. de pensionsita	212
Vda. Obrero de 1ª	178

A.C.A. Nº 8 de 06-05-1910	PTAS.
Fogonero de 2ª	825
Maquinista de 3ª	650
Capataz de 1ª	402
Vda. de pensionista ...	278

A.C.A. Nº 9 de 20-05-1910	PTAS.
Jefe de Estación	1.102
Vda. de pensionista ...	369
Hijo de pensionista ...	260

A.C.A. Nº 10 de 17-06-1910	PTAS.
Oficial de Interv.	1.443
Conductor de 2ª	638
Capataz V. y O.	629
Portero	577
Guardabarrera	545
Capataz V. y O.	509
Vda. Oficial 1ª	492
Guarda-agujas	407
Médico	231
Hijo de Mozo	214

A.C.A. Nº 10 de 17-06-1910	PTAS.
Maquinista de 3ª	925
Engrasador cepillador .	541
Levantador jefe grupo .	440
Primer Obrero de 1ª ...	398
Vda. de pensionista ...	230

A.C.A. Nº 11 de 12-07-1910	PTAS.
Jefe Oficina Cont.	3.087
Ajustador	620
Conductor de 1ª	647
Guardabarrera	483
Fogonero toma de agua .	365
Guarda-agujas	359
Guardabarrera	305
Vda. de pensionista ...	248
Encargada de limpieza .	242
Guardabarrera	244
Vda. de pensionista ...	182

A.C.A. Nº 12 de 30-09-1910	PTAS.
Portero	450
Portero	438
Vda. de conductor	390
Mozo de Estación	417
Guardabarrera	385
id.	365
id.	358
Vda. de pensionista ...	117

A.C.A. Nº 12 de 30-09-1910	PTAS.
Subjefe Int. y Est. ...	3.555
Maquinista de 1ª	1.367
Maquinista de 2ª	1.352
Maquinista de 2ª	1.207
Oficial Int. y Est. ...	985
Maquinista de 2ª	924
Oficial Almacén Imp. ..	791
Tornero	782
Conductor de 1ª	748
Conductor de 1ª	740
Calderero	725

Ebanista Tall.Grales. ...	632
Conductor de 2ª	583
Capataz Especial	552
Guarda	513
Conductor de 2ª	498
Mozo	453
Capataz de 1ª	448
Encendedor	442
Vda. Conductor	380
Guarda muelle	365
Guarda de noche	337
Vda. de maquinista	440
Vda. de pensionista	309
Guarda muelle	275
Obrero de 1ª	275
Vda. guarda muelle	270
Vda. de pensionista	243
Vda. de pensionista	219
Vda. de pensionista	213
Vda. de pensionista	183
Vda. de pensionista	171
Vda. de pensionista	170
Vda. de pensionista	169
Hija de pensionista	145
Vda. Guardabarrera	122

A.C.A. Nº 14 de 21-10-1910	PTAS.
Maquinista de 1ª	1.261
Montador Enc.Dep.	984
Capataz	565
Mozo	486
Vda. Jefe Estación	434
Guardabarrera	374
Vda. Jefe Estación	310
Vda. de pensionista	289
Guardamuelle	281
Vda. de pensionsita	265
Vda. de pensionista	207
Vda. guardavía	190
Vda. de pensionista	136

A.C.A. Nº 15 de 04-11-1910	PTAS.
Capataz de 1ª	447
Primer Obrero de 1ª	361
Vda. de pensionista	354
Guarda de noche	273

A.C.A. Nº 16 de 02-12-1910	PTAS.
Jefe de Estación	1.198
Recaudador	1.048
Asentador	945
Tornero	758
Huérfana de pensionista.	629
Obrero de las minas	604
Guarda de noche	497
Peón de V. y O.	406
Vda. maquinista de 2ª ..	382
Vda. Jefe de Estación ..	376
Vda. de pensionista	379
Vda. Fogonero de 2ª	342
Vda. de pensionista	284
Vda. Fogonero de 1ª	210
Vda. Guardaagujas	170

A.C.A. Nº 17 de 16-12-1910	PTAS.
Inspector Movimiento ...	2.554
Herrero	705
Engrasador	536
Vda. Guardabarrera	120

Elaboración propia

FUENTE: Las citadas Actas de las
Sesiones del Consejo de
Administración.

APENDICE 113

PENSIONES DE RETIRO, VIUEDAD Y ORFANDAD CONCEDIDAS POR LA
COMPAÑIA M.Z.A. EN EL AÑO 1910, CLASIFICADAS SEGUN SU IMPORTE

PTAS. PENSION ANUAL	NUMERO DE PENSIONES	
	Retiro	Viudedad u orfandad
6.000 (Tope máximo)	1	-
Entre 5.999 y 5.000	-	-
" 4.999 y 4.000	-	-
" 3.999 y 3.000	2	-
" 2.999 y 2.000	2	-
" 1.999 y 1.000	10	-
" 999 y 900	10	-
" 899 y 800	5	-
" 799 y 700	12	2
" 699 y 600	8	1
" 599 y 500	11	-
" 499 y 400	22	6
" 399 y 300	24	15
" 299 y 200	11	22
" 199 y 100	-	16
T O T A L E S	118	62

Debe tenerse en cuenta que los agentes que optaban por cobrar la cantidad que les pertenecía de la Caja de Previsión sufrían una rebaja en la pensión que en principio les correspondía, del 10% de la cantidad percibida de dicha Caja.

Elaboración propia

FUENTE: Actas del Consejo de Administración

APENDICE 114

ASOCIACION GENERAL DE EMPLEADOS Y OBREROS
DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA

PENSIONES QUE CORRESPONDEN EN CADA UNO DE LOS 3
PRIMEROS AÑOS DESPUES DE LLEVAR 10 DE ASOCIADO

SUELDOS MEDIOS	PTAS.PENSION
De 750 a 799	360 *
De 800 a 899	332
De 900 a 999	336
De 1.000 a 1.099	340
De 1.100 a 1.199	364
De 1.200 a 1.299	388
De 1.300 a 1.399	412
De 1.400 a 1.499	436

De 1.500 a 6.499, corresponderán 436 ₧, aumentando 14 por cada 100 más de sueldo regulador.

De más de 6.000 ₧ en adelante, corresponderán 1.000 ₧, más 70 por cada 500 más de sueldo regulador, hasta llegar al máximo de pensión, que es 2.000 ₧.

La pensión después de llevar más de 13 años de - asociado, se determinará aumentando a la escala anterior, un 2% del sueldo medio regulador por cada año que exceda de los expresados hasta entrar en el goce de aquélla.

* Entendemos existe error en esta cantidad.

FUENTE: Anuarios de FF.CC. años 1910 y 1913. Págs. 208 y 267, respectivamente.

ASOCIACION GENERAL DE E. Y O. DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA

MOVIMIENTO DE SOCIOS
durante el mes de Mayo de 1914.

COMPANIAS	Existencia en Mayo de 1914	ALTAS		Rehabilitados.....	Sumas.....	BAJAS		Sumas.....	Queda en 31 de Mayo de 1914.....
		En la Asociación.	De otras Compañías.			En la Asociación.	Por pase a otras Compañías.		
Norte de España.....	13.362		370	4	13.626	37	80	13.545	
Madrid a Zaragoza y Alacante.....	10.674		158	1	10.833	17	17	10.816	
Andaluces.....	1.572		37		1.709	40	40	1.669	
Madrid a Cáceres y a Portugal.....	1.122		15		1.137	5	5	1.132	
Riojinto.....	366		2		368			368	
Medina a Zamora y Orense a Vigo.....	152		2		154			154	
Eur de España.....	300				300	6	6	294	
Bobadilla Alguaciras.....	206				206			206	
Tafna a Huelva.....	266				266			266	
Peñarroya a Puente del Arce.....	143		1		144			144	
Tharria.....	149		11		160			157	
Alcantarilla a Lorca.....	124		1		125			125	
Lorca a Baza.....	273		6		279			279	
Torrón a Soria.....	113				113			113	
Vascoagados.....	77		1		78			78	
Santander a Bilbao.....	86				86			86	
Salamanca a Ponterra Cantábrico.....	97		2		99			99	
Sociedad Valenciana de Tranvías.....	35				35			35	
Robla a Palmitosa.....	57		2		59			59	
Cartagena a la Unión.....	88		4		92			92	
Bullón a Zamora.....	83				83			83	
Central de Aragón.....	66		1		67			67	
Medina a Salamanca.....	40		1		41			41	
Santiago a Ponterra dra.....	56				56			56	
Valdopelosa a Puerto Riano.....	42				42			42	
Madrid a Villa del Prado.....	33				33			33	
Piratas de Huelva.....	25				25			25	
El Astico de Bilbao.....	18				18			18	
Castro Ordines.....	34		16		50			50	
Bilbao a Portugalete.....	17				17			17	
Minas de Cala.....	31		14		45			45	
Cochea Camas.....	15		1		16			16	
Vasco Asturiano.....	67				67			67	
Grac de Valencia a Turis.....	12				12			12	
Puertollano a Almodovar.....	16				16			16	
Tranvía Bajo Ampurdán Finas a Palamos.....	13				13			13	
Manresa a Berga.....	11				11	1	1	10	
Anglo Vasco Navarro.....	28				28			28	
Cirillina.....	11				11			11	
Carthana a Zaragoza.....	19				19			19	
Tajuna.....	6				6			6	
Asillero a Ontaneda.....	17				17			17	
Madrid a de Urbanización.....	12				12			12	
Langreo.....	11				11			11	
Tranvía de Madrid a Leganes.....	9				9			9	
Cortos a Borja.....	23				23			23	
Villena a Alcoy.....	6				6			6	
Monistrol Monserrat.....	3				3			3	
Alcoy a Gandia.....	2				2			2	
Mollerusa a Bulsignet.....	2				2			2	
Ortado a Infesto.....	4				4			4	
Central Catalán.....	1				1			1	
Eléctricos de Granada.....	1				1			1	
Barcelona a Surtia.....	2				2			2	
Bolga Andaluza.....	2				2			2	
Funicular Tibidabo.....	2				2			2	
Tranvía de Linares a las Minas.....	5				5			5	
Valladolid a Medina de Rioseco.....	11				11			11	
Madrid a Valdecañales.....	10				10			10	
Canteras.....	1				1			1	
Pamplona a Lasarte.....	1				1			1	
Relanzos a Ferrol.....	3				3			3	
Ojenzegros a Segunto.....	8				8			8	
Sociedad de Irati.....	13				13			13	
Vicentinos Andaluza.....	1				1			1	
Electrico de Murcia.....	1				1			1	
S. Sebastian a Tolosa.....	1				1			1	
Passivos y similares.....	814		1		815	16	16	804	
Vitoria a Salinas de Leizaola.....									
TOTAL.....	30.911		518	6	31.498	151	150	31.335	

Madrid 30 Junio 1914.

El Secretario general,
EMILIO G. MONTEIRO.

ASOCIACION GENERAL DE E. Y O. DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA

NUEVAS ADHESIONES

Altas aprobadas por la Junta directiva en su sesión del 30 de octubre de 1915 con antigüedad del 1.º de noviembre (1).

Número del socio.	NOMBRES Y APELLIDOS	Residencia.	Cuota mensual. Ptas. Cts
Compañía del Norte.			
61.179	D. Bonifacio García Nistal..	Astorga...	3
61.180	> Pablo Gil Santos.....	Valladolid..	4
61.181	> José Barta Martí.....	Lérida.....	3
61.182	> Fermín Rodríguez Cuadrado.....	Irún.....	3
61.183	> José Llored Candela....	Tarragona..	2,70
61.184	> Manuel Alvarez Aros....	Idem.....	2,70
61.185	> Lucas Yua Gargallo....	Zaragoza....	3
61.186	> Mariano Maella Sánchez	Idem.....	3
61.187	> José Ferrando Mur.....	Lérida.....	2,50
61.188	> Miguel Melchor Oliber...	Sagunto....	2,70
61.189	> Rafael Gandía Navarro..	Castellón..	2,70
61.190	> Manuel Sánchez Martínez	Villarreal..	2,70
61.191	> Iesma Rodríguez López	Palanquinos	2,70
61.192	> Telesforo Vega Santos...	Idem.....	2,70
61.193	> Gregorio Quijada Tapia..	Idem.....	2,70
61.194	> Gonzalo Arta Ginés.....	Carcagente..	2,70
61.195	> Nicolás Fernández Marcos.....	Dos Caminos	2,70
61.196	> Segundo Arce Barriuso..	Torreavega	2,70
61.197	> Manuel Somonte Martínez.....	Cajo.....	3
61.198	> Salvador Columa Tebar..	Bilbao.....	3
61.199	> José Cucha N.....	Castejón....	2,70
61.200	> Rafael Mayuri Barrera...	Tortosa....	4,50
61.201	> Juan Noriega Guillén....	Valladolid..	3,05
61.202	> José Alvarez de Bobadilla Escribana.....	Idem.....	3,05
61.203	> Manuel García Escobedo.	Idem.....	3,05
61.204	> Vicente Arias González..	Idem.....	3,35
61.205	> Emilio Negro Espada....	Idem.....	2,95
61.206	> Anselmo Recio Perota...	Idem.....	3,25
61.207	> Bonifacio Bada Barbillo..	Idem.....	3,25
61.208	> Ignacio García Alonso...	Idem.....	2,50
61.209	> Francisco Vigalondo Lendaruy.....	Zaragoza....	4,40
61.210	> José Peirón Obela.....	Almacellas..	2,70
61.211	> Francisco Luque Vázquez.....	Lugones....	4,50
61.212	> José Muela Gil.....	Sagunto....	2,70
61.213	> José Navarro Cardo.....	Idem.....	2,70
61.214	> Hernenegildo Garofa Lucero.....	Castejón....	2,70
61.215	> Pablo del Sanz Malumbres.....	Idem.....	2,70
61.216	> Manuel León Pérez.....	Idem.....	2,70
61.217	> José Ramírez Campodano.....	Idem.....	2,70
61.218	> Jesús Ruiz Alonso.....	Idem.....	2,70
61.219	> José Girandiez y Bueno..	Valencia....	3,20
61.220	> Teodoro Bavin Baragón..	Lérida.....	3,30
61.221	> Eleuterio Cid González..	Frómista....	3
61.222	> Emilio Sellés Martín...	Vimborf....	2,70
61.223	> Antonio Gili Cos.....	Idem.....	2,70
61.224	> Santiago Gimeno y López.....	Ripoll.....	2,70
61.225	> Juan García García.....	Zaragoza....	3
61.226	> José Valls Aritja.....	Lérida.....	3
61.227	> Elías Nieto Poncela.....	Venta Baños	2,70
61.228	> Pantaleón Marín Mangado.....	Barcelona....	3
61.229	> José Alzuria Rotellá....	Almacellas..	2,70
61.230	> José Dempfer Bavuig....	Idem.....	2,70
61.231	> José Elvira Jiménez.....	Madrid.....	5
61.232	> Fermín Maeso Díez.....	Valladolid..	3,75

Número del socio.	NOMBRES Y APELLIDOS	Residencia.	Cuota mensual. Ptas. Cts.
61.233	D. Ricardo Fernández del Valle.....	Oviedo.....	3,05
61.234	> José M.ª Fernández García.....	Idem.....	3
61.235	> Silvestre Castells Barberá.....	Cabañal....	2,70
61.236	> Antonino Vicente Escricho.....	Idem.....	2,70
61.237	> Eutiquiano E. Alonso...	Valladolid..	2,75
61.238	> Sebastián Schez Alonso.	Idem.....	3,25
61.239	> Francisco Fernández Rodríguez.....	Idem.....	2,75
61.240	> Félix Sánchez Sánchez..	Idem.....	2,75
61.241	> Manuel Martínez Ovanzo.	Idem.....	2,75
61.242	> Jesús del Tío Fernández.	Idem.....	2,75
61.243	> Gregorio Palomares Jimeno.....	Idem.....	3
61.244	> Melitón Cuaresma Marcos.....	Idem.....	4
61.245	> Emilio Elías Elías.....	Barcelona...	5,40
61.246	> José Fernández Guillén..	Madrid.....	4,50
61.247	> Leonardo Antonio García Rodríguez.....	Gijón.....	3,05
61.248	> Mariano López García...	Oviedo.....	3
61.249	> Evilasio Ruiz Cornejo...	Irún.....	3
61.250	> Juan López Alvarez....	León.....	3
61.251	> Modesto García Fernández.....	S. Clodio...	5
61.252	> Perfecto Nava Sotil....	Torre.....	3,10
61.253	> Jerónimo Arias Alvarez.	León.....	2,70
61.254	> Luis Guerra Parache....	Idem.....	3
61.255	> Federico Balanz Delgado.	Madrid.....	6,50
61.256	> Ruperto de Vera García.	Modina....	2,70
61.257	> Francisco Domingo Salilla.....	Mollerusa..	2,50
61.258	> Mateo López Arroyo....	S. Sebastián.	2,75
61.259	> Clemente Remolina Pardalla.....	Surroca....	3,90
61.260	> Marcelino Franco Saldaña.....	Villafra....	2,75
61.261	> José Vázquez González..	León.....	4
61.262	> Manuel Fernández Soba	Modina....	4
61.263	> Bartolomé Gaya Tapias..	Mollerusa..	2,70
61.264	> Antonio Pelayo San Bartolomé.....	Madrid.....	4,50
61.265	> Angel Chas González...	Coruña....	4
61.266	> Miguel Bellmunt Ortiz...	Oñate.....	3,70
61.267	> Cesareo Torices Díaz...	Barruelo...	5
61.268	> Francisco G. Masas....	Ripoll.....	2,70
61.269	> Eusebio Gallo Marina...	Madrid.....	4,50
61.270	> Segundo Pérez Alvarez..	Idem.....	4
61.271	> Alejandro Sánchez y Sánchez.....	Tolosa.....	2,70
61.272	> Fermín Rodríguez Cuadrado.....	Irún.....	3,05
61.273	> Víctor de los Mozos Albiellos.....	S. Sebastián.	3
61.274	> Gregorio Gómez Mediavilla.....	Barruelo...	3
61.275	> Julián Bañedo Casado...	Idem.....	3,30
61.276	> Lorenzo López Blanco...	Idem.....	3,30
61.277	> Bernabé Peláez García...	Valladolid..	3,50
61.278	> Baldomero Alvarez Berceño.....	Idem.....	4,50
61.279	> Luis González Polo.....	Idem.....	3,75
61.280	> Angel Ferreira Linares.	Idem.....	3,25
61.281	> José Monreal Aldave...	Barcelona..	2,50
61.282	> Joaquín Clavero Naya...	Idem.....	3,30
61.283	> Benigno Menéndez González.....	Trubia.....	2,75
61.284	> Antonio Sarasúa Gómez.	Valladolid..	4,25
61.285	> Julio Merino Nieto.....	Madrid.....	3,50
M. Z. A.			
61.286	D. Francisco Lorrio Martínez.....	Madrid.....	4
61.287	> Miguel Gallego Vela....	Alcalá.....	2,50
61.288	> Juan Mocho Cabañas....	Llerena....	2,70

(1) En las cantidades que se figuran como cuotas se están incluídas las 0,10 pesetas del período al 5 por 100 sobre la cuota para el domicilio social.

APENDICE 117

ASOCIACION GENERAL DE EMPLEADOS Y OBREROS
DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA

NUMERO DE INSCRIPCIONES, CAPITAL EN FIN DE AÑO,
CUOTA MEDIA MENSUAL Y OTROS DATOS, DE LOS AÑOS 1901 A 1912

Progresos y términos medios en el último decenio de la Sociedad.

AÑOS	Inscripciones de socios.	INGRESOS	Gastos de Adminis- tración y periódicos.	Capital en fin de año.	Ingreso medio mensual.	Gasto medio mensual.	Cuota media mensual.
	Número.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
1901	2.705	460.192,95	31.598,94	1.237.442,66	38.841,08	2.633,24	2,50
1902	2.804	532.704,00	42.855,00	2.207.750,95	44.399,00	3.571,50	2,51
1903	2.843	631.975,43	44.708,44	2.539.761,30	52.664,61	3.725,53	2,51
1904	1.775	694.446,78	42.630,04	2.893.459,73	57.870,56	3.552,50	3,16
1905	1.344	796.000,85	42.705,65	3.315.539,32	66.338,40	3.558,20	3,11
1906	1.012	849.925,00	47.337,32	3.725.557,84	70.827,09	3.944,77	3,10
1907	1.000	1.013.930,64	50.477,66	4.199.258,52	84.494,22	4.206,47	3,55
1908	3.356	1.177.838,88	60.373,10	4.769.450,52	98.157,00	5.031,09	3,70
1909	2.242	1.227.850,41	44.542,25	5.286.704,22	102.323,36	3.711,85	3,64
1910	2.277	1.351.532,86	49.443,74	5.809.975,18	112.877,73	4.126,31	3,64
1911	2.485	1.607.986,59	54.116,84	6.473.486,75	133.998,88	4.509,73	4,20
1912	1.754	1.835.359,50	51.362,73	7.330.290,58	157.116,62	4.280,22	4,60

FUENTE: Anuario de los FF.CC. Año 1913

ASOCIACION GENERAL DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA

MONTEPIO DE LA ASOCIACION

Expedientes aprobados en el tercer trimestre de 1914. (Sesiones de Junta directiva de 8 de Julio a 30 de Septiembre de 1914.)

Pensiones nuevas.

Número de orden.	Número del socio.	PERCEPTORES DE LA PENSIÓN	NOMBRES DE LOS SOCIOS CAUSANTES	Concepto de la pensión.	IMPORTE		Compañías.
					Pta.	Cts.	
3.206	4.647	D. Alfonso Villodre y Ruescas.	El socio mismo.	Jubilación.	1.038	76	M. Z. A.
3.207	9.405	» Francisco Aguado y Fernández.	Idem.	Idem.	511	80	Norte.
3.208	12.246	» José Fornos y Canalda.	Idem.	Idem.	426	40	Idem.
3.209	29.498	» Pedro Romo y Lorente.	Idem.	Inutilidad.	300	»	M. Z. A.
3.210	23.359	D.ª Guadalupe García-Baquero y Vázquez.	D. Carlos González Muñoz.	Viuda.	440	32	Idem.
3.211	22.645	» Josefa Rodríguez y Alvarez.	» Manuel Menéndez y Rodríguez.	Madre.	330	04	Norte.
3.212	1.796	D. Juan Berdejo y Ramírez.	El socio mismo.	Jubilación.	788	50	M. Z. A.
3.213	1.590	» Ignacio Sinovas de la Fuente.	Idem.	Idem.	700	»	Norte.
3.214	3.207	» Adriano Liberato y Gutiérrez.	Idem.	Idem.	756	64	Idem.
3.215	3.215	» Agapito Rodríguez y García.	Idem.	Idem.	806	50	Idem.
3.216	10.312	» Juan José Pistarini y Quintana.	Idem.	Idem.	654	40	Idem.
3.217	16.942	» Cristóbal Cantero y Moreno.	Idem.	Idem.	661	80	M. Z. A.
3.218	9.475	» Eugenio Vázquez y Díaz.	Idem.	Inutilidad.	573	60	Norte.
3.219	22.201	» Antonio Vélez y Ortiz.	Idem.	Idem.	334	66	M. Z. A.
3.220	13.035	D.ª Manuela Achiaga y Barrio.	D. Rafael Fernández Gómez.	Viuda.	680	56	Norte.
3.221	15.189	» Estefanía López y Díez.	» Millán Antolín Expósito.	Idem.	414	24	Idem.
3.222	29.579	» Dolores Munera y Corredor.	» Emilio Pérez-Vázquez y Sánchez-Pacheco.	Idem.	300	»	M. Z. A.
3.223	29.768	» Encarnación Martínez y Manchón.	» Angel Baños y Rodríguez.	Idem.	300	»	Idem.
3.224	145	D. Eleuterio Domínguez y Barba.	El socio mismo.	Jubilación.	619	88	M. C. P.
3.225	467	» José Izquierdo y Díez.	Idem.	Idem.	567	»	M. Z. A.
3.226	2.368	» José Allonca y Rodríguez.	Idem.	Idem.	725	»	Norte.
3.227	8.026	» Rafael Aguado del Río.	Idem.	Idem.	686	74	Río Tinto.
3.228	10.401	» José González y Roselló.	Idem.	Idem.	1.006	30	M. Z. A.
3.229	4.438	» José Alcina y Redondo.	Idem.	Inutilidad.	1.012	84	Norte.
3.230	3.230	D.ª Felisa Jato y Doncel.	D. Crisanto Bueno Monasterio.	Viuda.	1.060	88	Idem.
3.231	9.594	» Josefa Sánchez y Cortés.	» Fermín Onrubia Nieves.	Idem.	735	70	M. Z. A.
3.232	19.508	» Juana Guallart y Agustín.	» Francisco Moreno Polo.	Idem.	410	08	Idem.
3.233	13.058	D. Manuel Cabero y Ramos.	El socio mismo.	Inutilidad.	467	20	Norte.
3.234	16.815	» Pedro Vázquez y Vázquez.	Idem.	Idem.	822	80	M. Z. A.
3.235	7.736	D.ª Filomena Gil y Forcen.	D. Buenaventura Page García.	Viuda.	685	06	Idem.
3.236	20.299	» Paula Suárez Rodríguez.	» Cristóbal Viejo Jiménez.	Idem.	355	20	Norte.
3.237	8.563	D. Manuel Werdún Acebedo.	» Antonio Werdún Allué.	Vd.ª é hijo.	829	60	M. Z. A.
3.238	2.705	» Bautista Beramendi Múgica.	El socio mismo.	Jubilación.	1.079	92	Norte.
3.239	4.468	» Manuel Guindulain Urbiola.	Idem.	Idem.	808	»	Idem.
3.240	4.570	» Ramón Tomás López.	Idem.	Idem.	495	36	Idem.
3.241	5.450	» Celestino Chavarría Bueno.	Idem.	Idem.	1.029	98	M. Z. A.
3.242	6.979	» Julián Benito y Benito.	Idem.	Idem.	486	34	C. V.
3.243	14.480	» Luis Rey de Castro.	Idem.	Idem.	863	44	M. Z. A.
3.244	5.589	» Lorenzo Heras y Quirós.	Idem.	Inutilidad.	770	20	Norte.
3.245	14.812	D.ª Sebastiana Ayora Miralles.	D. Félix Aragonés Chálix.	Viuda.	420	32	Idem.
3.246	18.905	» Victoria Requena y Martínez.	» Luis Ballester Hernández.	Idem.	378	56	Idem.
3.247	23.664	» Ulpiana Gutiérrez y Gutiérrez.	» Celestino Santos Arraya.	Idem.	475	54	Idem.
3.248	944	D. Gabino González de Murillo y Moreno.	El socio mismo.	Jubilación.	535	50	M. Z. A.
3.249	8.670	» Francisco Hidalgo Tobaruela.	Idem.	Idem.	968	28	Idem.
3.250	9.204	» Francisco Gutiérrez Cubillo.	Idem.	Idem.	548	»	Idem.
3.251	9.242	» Antonio Sedano y Gómez.	Idem.	Idem.	842	50	Idem.
3.252	9.348	» Rafael López Hernández.	Idem.	Idem.	602	80	Idem.
3.253	9.925	» Segundo Blanco García.	Idem.	Idem.	499	80	Norte.
3.254	14.479	» Crisanto Sahagún Romero.	Idem.	Idem.	934	»	M. Z. A.
3.255	15.762	» Julián González Maestro.	Idem.	Inutilidad.	702	10	Norte.
3.256	17.047	» Manuel Pedrero Merino.	Idem.	Idem.	443	80	Idem.
3.257	24.515	» Baldomero Barrenengoa Urrutia.	Idem.	Idem.	382	»	Idem.
3.258	10.064	D.ª Victoriana Pilar Cobo Bascuñana.	D. Antonio Pérez Aban.	Viuda.	702	78	Sur de R.
3.259	15.674	» Aurora Bernalte Navarro.	» Francisco Santamaría Arqués.	Idem.	520	16	M. Z. A.
3.260	21.502	» Juana García Ochoa.	» Indalecio Fermín Martín.	Idem.	432	54	Idem.
3.261	23.453	» Antonia Martí Alaban.	» José Miguel Soriano.	Idem.	499	62	Norte.
3.262	15.575	» Nieves Vázquez Fernández y Julia Fernández Díaz.	» Rafael Fernández y Fernández.	Vd.ª é hija.	385	60	Idem.
3.263	17.426	D. Angel Martínez Luna.	El socio mismo.	Jubilación.	595	»	Idem.
3.264	11.849	» Mariano Artal y Coterio.	Idem.	Inutilidad.	432	80	Idem.

Número de orden.	Número del socio.	PERCEPTORES DE LA PENSIÓN	NOMBRES DE LOS SOCIOS CAUSANTES	Concepto de la pensión.	IMPORTE		Compañías.
					Pts.	Cts.	
3.265	25.584	D. Juan José Numancia y Sancho	El socio mismo.....	Inutilidad.	414	82	Norte.
3.266	3.766	D.ª Josefa Soler y Ferrer.....	D. Juan Bautista Gómez Soler.....	Viuda.....	567	88	Idem.
3.267	12.955	» Gabriela Vinagre Cotrina.....	» Aniceto Pajares Corchado.....	Idem.....	405	»	M. C. P.
3.268	23.770	» Ángela Rodríguez González.....	» José García y Blay.....	Idem.....	449	32	Norte.
3.269	1.976	D. Juan Aibes Pereira.....	El socio mismo.....	Jubilación.	1.049	20	M. C. P.
3.270	3.752	» Marceliano Muñoz Pérez.....	Idem.....	Idem.....	570	48	M. Z. A.
3.271	6.419	» Agapito Gutiérrez Hernán.....	Idem.....	Idem.....	736	24	Idem.
3.272	12.794	» Pedro Domene Gálvez.....	Idem.....	Idem.....	457	28	V. a A.
3.273	14.086	» Pedro Sánchez González.....	Idem.....	Idem.....	535	88	Norte.
3.274	14.566	» Angel Bravo Cámara.....	Idem.....	Idem.....	640	96	Idem.
3.275	15.164	» Juan Hernández-Montaña Le- mos.....	Idem.....	Idem.....	415	56	M. Z. A.
3.276	10.404	D.ª Josefa Valverde Finch.....	D. Hipólito Casco Crespo.....	Viuda.....	771	64	Idem.
3.277	15.883	» Antonia Avellaneda María.....	» Antonio Rodríguez Salinas.....	Idem.....	390	»	Idem.
3.278	15.759	» Prudencia Juanco Guzipide.....	» Anselmo Alvarez Martínez.....	Vd.ª é hijas	444	68	Norte.
3.279	25.090	D. Ildefonso y Próspero Díez Martínez.....	» Ildefonso Díez Rodríguez.....	Hijos.....	319	22	Idem.
3.280	694	» Ramón Sánchez González.....	El socio mismo.....	Jubilación.	703	72	M. Z. A.
3.281	10.470	» Alfonso Ramírez Molina.....	Idem.....	Idem.....	485	81	Idem.
3.282	17.798	» Trifón Calderón Ruiz.....	Idem.....	Idem.....	376	63	Idem.
3.283	19.409	» Fulgencio Solera García.....	Idem.....	Inutilidad.	364	16	Idem.
3.284	21.137	» Manuel Lara Delgado.....	Idem.....	Idem.....	336	24	Idem.
3.285	21.790	» Mariana Sasot Zapatero.....	D. Santos Lorente y Prior.....	Viuda.....	395	88	Idem.
3.286	4.270	» Ricardo Comino Vega.....	El socio mismo.....	Jubilación.	583	92	Andaluzes.
3.287	8.810	» Tiburcio Rodríguez Asonjo.....	Idem.....	Idem.....	631	88	Norte.
3.288	9.473	» Manuel Rivera Freire.....	Idem.....	Idem.....	462	60	Idem.
3.289	11.526	» Simforiano García Morais.....	Idem.....	Idem.....	414	40	Idem.
3.290	11.681	» Dámaso Pérez Espinosa.....	Idem.....	Idem.....	485	32	Idem.
3.291	4.296	» Melitón Larroa y Sáez de Iba- rra.....	Idem.....	Inutilidad.	727	44	Idem.
3.292	19.722	» José Antonio Fabregat Arbó. Pelayo Díez Arredondo.....	Idem.....	Idem.....	358	14	Idem.
3.293	19.967	» Pelayo Díez Arredondo.....	Idem.....	Idem.....	469	93	Idem.
3.294	11.785	D.ª Manuela Herreros y Miguel.....	D. Julián de Frutos Bernabé.....	Viuda.....	477	84	Idem.
3.295	24.503	» Ángela Julia Oluca y Lara.....	» Alfredo Rubio Alcalde.....	Idem.....	395	68	Idem.
3.296	7.433	» Josefa Vilá y Oliveras.....	» Hermógenes Rodríguez Ogando	Vd.ª é hijo	748	60	Idem.
3.297	1.278	D. Carlos Rodríguez Soriano.....	El socio mismo.....	Jubilación.	613	»	M. Z. A.
3.298	4.423	» Esteban Ortiz Tolín.....	Idem.....	Idem.....	578	56	Norte.
3.299	7.111	» Maximino Ignacio Alcañiz Oli- vares.....	Idem.....	Idem.....	883	68	M. Z. A.
3.300	8.331	» Juan Fraga de Prado.....	Idem.....	Idem.....	499	20	Norte.
3.301	9.284	» Antonio Pociello Almuzara.....	Idem.....	Idem.....	495	80	Idem.
3.302	9.992	» Angel Alvarez Casado.....	Idem.....	Idem.....	697	60	Idem.
3.303	12.821	» Juan Jarque Tardos.....	Idem.....	Inutilidad.	711	50	Idem.
3.304	14.406	» José Emparán Bastarrica.....	Idem.....	Idem.....	609	66	Idem.
3.305	18.871	» Ramón Jadraque Muñoz.....	Idem.....	Idem.....	424	80	Idem.
3.306	21.293	» Santiago Murguía Landa.....	Idem.....	Idem.....	340	24	Idem.
3.307	12.786	» José Blanco Castilla.....	Idem.....	Idem.....	498	64	Río Tinto.
3.308	6.681	D.ª Rafaela Garcido Cuenca.....	D. Emilio F. de Córdoba Martínez.	Viuda.....	982	70	Norte.
3.309	17.707	» Josefa Pastor Garrigós.....	» Gabriel García Zafón.....	Idem.....	402	40	Idem.
3.310	23.183	» Carlota Yunta Tórtola.....	» Antonio Bastida Sánchez.....	Idem.....	335	16	M. Z. A.

Transmisiones.

Número de orden.	Número del socio.	PERCEPTORES DE LA TRANSMISIÓN	NOMBRES DE LOS SOCIOS CAUSANTES	Concepto de la pensión.	IMPORTE		Compañías.
					Pts.	Cts.	
605	2	D. Dolores Merono González....	D. Waldo Romero Quiñones.....	Viuda.....	457	50	Norte.
867	2.871	» Mariela, Andrea, Angeles y Josefina Solís Fernández.....	» Jesús Solís Quero.....	Hijas.....	446	85	M. Z. A.
1.050	6.995	» María Ana Oliva y Estefanía.....	» Juan Batot Julibar.....	Viuda.....	498	61	Idem.
1.223	6.991	» Lucía María los Robledo.....	» José Guerrero Pérez.....	Idem.....	457	35	Norte.
1.840	9.871	» Dolores y Amorín de la Torre.....	» Justo Taín Perdiguerro.....	Idem.....	487	14	M. Z. A.
1.918	7.713	» Beatriz Montero Lajarraga.....	» Alejandro Tamayo López.....	Idem.....	373	61	Norte.
1.927	9.333	» María del Carmen Juan Baño.....	» Pedro Abad Gómez.....	Idem.....	292	50	Idem.
2.027	13.552	» Carmen, Antonio, Pedro y Miguel Díaz Fernández.....	» Miguel Díaz Vázquez.....	Hijos.....	473	58	M. Z. A.
2.131	8.091	» Lucía García Montes.....	» Benito García Mesa.....	Hija.....	373	75	Idem.
2.253	6.831	» María Inés y Martín.....	» José Cruzado Díaz.....	Viuda.....	666	30	Tharsis.
2.521	14.191	» María Luisa Ramírez Marco.....	» Antonio Escolar Vallejo.....	Idem.....	265	92	M. Z. A.
2.544	12.747	» Dominga de la Peña Ruiz.....	» Nicasio Martínez Martínez.....	Idem.....	292	50	Idem.
2.620	14.681	» Mercedes, Juana, Teodora, Concepción y Micaela Núñez Díaz.....	» Miguel Núñez Rodríguez.....	Hijos.....	419	55	Norte.
2.755	15.291	» Felipa Ramos Sánchez.....	» Ruperto Díaz del Campo.....	Viuda.....	318	67	M. Z. A.
2.794	7.131	» María López Oliván.....	» Pedro Fermín Ollero.....	Idem.....	652	35	Norte.
2.866	3.923	» Concepción María Marín.....	» Sandalio Carrascosa Izquierdo.....	Idem.....	564	21	M. Z. A.
2.908	2.931	» Josefa González Prendes.....	» Antonio Biforcosa Calvo.....	Idem.....	822	76	Norte.
3.003	9.421	» Dolores Agudo Negrete.....	» Pedro Revilla Cuñado.....	Idem.....	330	57	Idem.
3.142	10.983	D. José, Manuel, Antonio y Salvador Fandiño Martínez.....	» José Fandiño Novo.....	Hijos.....	354	78	Idem.

Socorros.

Número de orden.	Número del socio.	PERCEPTORES DEL SOCORRO	NOMBRES DE LOS SOCIOS CAUSANTES	Concepto del socorro.	IMPORTE		Compañías.
					Pts.	Cts.	
873	36.867	D.ª Rufina Martínez G. Izar.....	D. Rafael Ventosa Laherrán.....	Viuda.....	145	40	Norte.
874	31.306	» Carmen Núñez López.....	» Antonio Barco Montcalegre.....	Idem.....	253	65	Andalucía.
875	39.128	» Florencia López Busnadiego.....	» Isidoro Santos Cuéllar.....	Idem.....	100	»	Norte.
876	33.226	» Teresa García Jiménez.....	» Emilio Soto Lluch.....	Idem.....	118	»	Idem.
877	33.967	» Eladia Actores Grijalvo.....	» Agapito Barrenochea García.....	Idem.....	123	17	Idem.
878	37.483	» Francisca Frías Barrón.....	» Canuto Sáez Vega.....	Idem.....	100	»	Idem.
879	28.052	» Vicenta Montosa Urbano.....	» Rafael Montosa Urbano.....	Gastos de sepelio.....	98	25	Andalucía.
880	30.471	» Clara Cañas García.....	» Marcelino Gutiérrez de Castro.....	Viuda.....	144	42	Norte.
881	31.748	» Florentina Gil González.....	» Santiago Jiménez Sánchez.....	Idem.....	124	75	M. Z. A.
882	16.931	D. Voromundo Tejedor.....	» Julián Casas Ariño.....	Gastos de sepelio.....	200	»	Idem.
883	31.957	D.ª Francisca Otero Fernández.....	» Manuel Martíbez Palacio.....	Viuda.....	132	22	Norte.
884	31.794	» Victoria Sánchez Arévalo.....	» Valentín Caballero Muñoz.....	Idem.....	152	87	P. F. del A.
885	38.312	» Josefa Suárez Fernández.....	» Rogelio Fernández y Fernández.....	Idem.....	100	»	Norte.

Pensiones amortizadas en el tercer trimestre de 1914.

Número de		Nombre y apellidos del socio causante.	IMPORTE	
Pensión.	Socio.		Pesetas.	Cts.
257	379	D. José Vicente Monjavaca.....	320	»
283	5.448	» José Prado Sevillano.....	569	60
314	1.857	» Celedonia Díaz Sánchez.....	315	»
558	7.613	» Juan Grande Izpeleta.....	300	»
726	112	» Luis Valdivieso Salcedo.....	488	48
1.382	1.974	» Pedro Rodríguez López.....	546	»
2.305	3.950	» Manuel Planes Escamilla.....	704	80

Madrid 23 de Diciembre de 1914.—El Secretario general, EMILIO G. MONTERO Y COLLADO.

FUENTE: "La Asociación" Año 1914. Págs. 387-88 y 89.

CERTIFICADO DE CALIFICACION DE LA ASIGNATURA DE FRANCES,
EN EL CURSO 1909/10, DE UN ALUMNO DE LA ACADEMIA DE LA ASOCIACION GENERAL
DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA

ASOCIACIÓN GENERAL
DE
EMPLEADOS Y OBREROS DE LOS FERROCARRILES DE ESPAÑA
ACADEMIA

El Secretario del Tribunal examinador,
Certifica: *Que el alumno D. Joaquín Martínez*
ha sido calificado en la asignatura de Francés
segundo curso, según las listas mensuales de concepto, falta
de asistencia y orden durante el curso de 1909 a 1910, con la nota
de *de sobresaliente*.

Madrid 8 de Junio de 1910

V.º H.º

El Presidente,

Ante Balduino Sauraler



El Secretario,

St. J. J. J.

Cedido por una hija del interesado, M^a Josefa, empleada de Renfe

ACADEMIA DE LA ASOCIACION GENERAL
DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA



GRUPO DE ALUMNOS DE LA ACADEMIA DE LA ASOCIACIÓN
DE EMPLEADOS Y OBREROS DE FERROCARRILES



CLASE DE TELEGRAFÍA MORSE Y BREGUET

FUENTE: "Adelante" nº 5, de 05-03-1911

PORTADA DE LA REVISTA DE LA "ASOCIACION GENERAL DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA"

Año XXVI.

Madrid 10 de Enero de 1913.

Núm. 601.



PUBLICACIÓN DECENAL

CAPITAL SOCIAL efectivo en 31 de Diciembre de 1911: 6.473.486,75 pesetas.

VALORES DEPOSITADOS EN EL BANCO DE ESPAÑA 6.611.000 PESETAS NOMINALES

Distribución de los ingresos: 95 por 100 para el Montepío. — 5 por 100 para Administración.

Oficina social: LUNA, 29, PRAL.—Teléfono núm. 2.848.

Apartado de Correos núm. 292.

FRANQUEO CONCERTADO

Tirada actual, 28.000 ejemplares.

Pensiones que se abonan: 2.065 en 31 de Diciembre de 1911.—Importe anual de ellas, Pesetas 937.454,52

Abonado por pensiones hasta fin de Diciembre de 1911, pesetas 5.348.798,67.

Pagado por socorros hasta fin de Diciembre de 1911, pesetas 211.000.

Deberes de los asociados.—Satisfacer mensualmente el 4 por 100 del haber que disfruten.

Derechos de los asociados.—Pensión á los diez años de asociado en el caso de inutilidad; á las familias en caso de muerte.

Jubilación á los cincuenta y cinco años de edad y veinticinco de asociado, ó sesenta de edad y veinte de asociado.

Anticipos de una á cuatro mensualidades de haber.

Socorro á la familia del socio que fallezca, si lleva cinco años de asociado.

SUMARIO

A los señores asociados.—Academia: Reparto de premios y apertura de curso; Discurso del Vicepresidente Sr. Barrachina.—Actas de las sesiones celebradas por la Junta directiva los días 21 y 31 de Diciembre de 1912.—Acta de la Junta general extraordinaria celebrada el 8 de Diciembre de 1912.—Presupuesto para 1913, aprobado en la misma Junta general.—Acta de arqueo.—Relación de señores socios, Delegados y Subdelegados que han remitido adhesiones en el pasado Diciembre.—Anuncios.

TITULO DE SOCIO NUMERARIO DE LA "ASOCIACION GENERAL
DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA"



Cedido por una hija del socio, M^a Josefa, empleada de Renfe.

APENDICE 123

LUIS ZURDO OLIVARES

Líder del movimiento obrero ferroviario



FUENTE: "Veinte años de vida ferroviaria y dieciseis después"

ESTATUTOS
DE LA
CONFEDERACIÓN DE MAQUINISTAS Y FOGONEROS
DE LOS FERROCARRILES DE ESPAÑA

CAPÍTULO I

Objeto

ARTÍCULO PRIMERO. Esta Confederación tiene por objeto reunir á todas las sociedades, secciones ó agrupaciones constituídas exclusivamente de Maquinistas y Fogoneros de los ferrocarriles de España, á fin de mejorar la situación moral, y condiciones del trabajo de los asociados dentro de lo justo y razonable, amparándose mutuamente para defender sus intereses y derechos.

ART. 2.º La Confederación empleará como medios para conseguir su objeto:

1.º Estudiar, por medio de datos científicos y estadísticos, las condiciones del trabajo, del oficio, causas de su progreso ó decadencia y determinación de su valor con relación á las utilidades que reporta su funcionamiento, y á los perjuicios que podría ocasionar un paro completo, dado caso que éste fuera posible.

2.º Adquirir una idea exacta del estado moral y material del oficio en España y en el extranjero.

3.º Tomar la iniciativa para que lleguen á ser un hecho todas las reformas científicas y administrativas que tiendan á evitar los accidentes ferroviarios, de los cuales suelen ser los Maquinistas y Fogoneros las primeras víctimas, removiéndolo para ello la opinión por medio de la prensa y del público en general, interesado igualmente en que se realicen dichas mejoras.

4.º Reclamar aquellas modificaciones que, sin alterar marcadamente la marcha administrativa de las Compañías, hagan que los cargos de Maquinista y Fogonero estén más en armonía con la higiene y con las necesidades de la vida social y de familia.

5.º y último. Mantener relaciones amistosas con las corporaciones análogas y del exterior, tratando de hacer con ellas los pactos de solidaridad que las circunstancias aconsejen.

CAPÍTULO II

Constitución

ART. 3.º Podrán formar parte de la Confederación, todas las Sociedades, Montepíos, secciones ó agrupaciones, constituídas exclusivamente por Maquinistas y Fogoneros de ferrocarriles que estén conformes con los presentes Estatutos.

ART. 4.º Las Sociedades federadas serán completamente autónomas en cuanto á su régimen interior se refiere.

ART. 5.º Dos ó más sociedades federadas ó secciones pertenecientes á una misma localidad, y aun á localidades distintas, podrán fraccionarse ó fundirse en una sola siempre que lo juzguen conveniente, sin dejar por esto de pertenecer á la Confederación.

CAPÍTULO III

Consejo Federal

ART. 6.º El Consejo Federal estará formado por los Presidentes y Secretarios de las Sociedades federadas ó de los individuos que éstos deleguen.

ART. 7.º Los individuos del Consejo elegirán de entre ellos el Presidente y Secretario de toda la Confederación. Estos cargos habrán de recaer precisamente en dos individuos residentes en una misma localidad, y cuando uno de ellos fuese trasladado, se procederá á una nueva elección para cubrir la vacante.

ART. 8.º Todos los acuerdos que sean de la competencia del Consejo serán tomados por mayoría de votos, poniéndose en relación sus individuos, por medio de correspondencia, siempre que no sea posible á éstos reunirse en un mismo sitio, día y hora.

ART. 9.º El número de individuos de que habrá de constar el Consejo Federal podrá ser aumentado, siempre que convenga, mediante acuerdo, por mayoría de votos, de todos los individuos que constituyen las Sociedades federadas.

ART. 10. Toda la correspondencia habrá de dirigirse al Presidente de la Confederación, el cual la cursará como corresponda por conducto del Secretario general. Dichos Presidente y Secretario expedirán todos los avisos, comunicaciones y convocatorias á que den lugar los actos de la Confederación.

ART. 11. El Presidente será el ordenador de cobros y pagos de la Confederación, y el Secretario el encargado de efectuarlos, con las garantías y seguridades necesarias.

ART. 12. Se considerará como á punto de residencia del Consejo Federal, donde sea el del Presidente y Secretario de la Confederación.

ART. 13. Son atribuciones del Consejo:

1.º Representar á la Confederación en todas las cuestiones que sean de interés general de la misma.

2.º Ejecutar los acuerdos de la Confederación.

3.º Poner constantemente en relación á las distintas entidades que forman la Confederación.

4.º Llevar á cabo los trabajos consignados en el art. 2.º de estos Estatutos, á cuyo efecto nombrará un Ingeniero consultor con carácter permanente y un Abogado asesor, siempre que lo exijan las circunstancias.

5.º Publicar el Boletín de la Confederación.

6.º Dar cuenta á las entidades federadas de las consultas ó proposiciones que puedan presentarse por conducto de alguno de ellos, pidiendo las opiniones de todos para que, de las respuestas, resulte un acuerdo, publicándolo en seguida en el Boletín.

CAPÍTULO IV

Boletín

ART. 14. El Consejo publicará un Boletín mensual, órgano de la Confederación, sin perjuicio de dar á luz los números extraordinarios que se crean convenientes.

ART. 15. El Boletín será dirigido por el Ingeniero consultor de la Confederación, siendo colaboradores del mismo todos los asociados en las distintas localidades de la región.

ART. 16. Se repartirá gratuitamente el Boletín á todos los asociados, y su precio será de una peseta semestre para los no asociados, pudiéndose variar este tipo de suscripción siempre que convenga.

ART. 17. Todo número constará cuando menos de tres secciones, que serán: Oficial, profesional ó de propaganda, y científica.

ART. 18. Los escritos que se envíen para su publicación en el Boletín se dirigirán al Director del periódico, y éste los remitirá á la Comisión de redacción para que informe si procede ó no insertarlos. En caso afirmativo se darán á luz á la mayor brevedad posible, y en caso negativo se expondrán en el Boletín las causas de esta resolución.

ART. 19. La Dirección del Boletín procurará que los trabajos que en el mismo se inserten estén en armonía con las tendencias consignadas en el artículo 2.º de los Estatutos.

ART. 20. La Comisión de redacción estará formada por tres individuos, pertenecientes á la localidad en que se publique el Boletín, siendo nombrados por el Consejo Federal.

CAPÍTULO V

Cuotas

ART. 21. Cada Sociedad federada satisfará, para cubrir los gastos del Boletín y los que ocurran en la Confederación, la cantidad mensual de 50 céntimos de peseta por asociado. Esta cuota podrá ser aumentada ó disminuída, según las circunstancias, á propuesta del Consejo Federal y por acuerdo de la Confederación.

ART. 22. Cada trimestre se publicará en el Boletín estado demostrativo de los ingresos y gastos.

CAPÍTULO VI

Asambleas generales y Congresos

ART. 23. Dentro del mes de Enero de cada año, y con ocho días por lo menos de anticipación, convocará el Consejo Federal una Asamblea general para todas las Sociedades federadas, debiéndola celebrar, cada una de ellas, en un mismo día y horas.

ART. 24. La orden del día de dicha Asamblea la anunciará el Consejo Federal junto con la convocatoria, incluyéndose en ella el estado de cuentas del año anterior, resumen de los trabajos de la Confederación y proposición ó cuestiones que presenten, antes del plazo anunciado, el Consejo ó cualquiera de los asociados.

ART. 25. Podrán celebrarse también Asambleas generales extraordinarias, y bajo el orden establecido, en cualquier época del año, á petición de alguna entidad federada ó por acuerdo del Consejo Federal.

ART. 26. En ninguna Asamblea general podrá tratarse de otros asuntos que los consignados en la orden del día.

ART. 27. Cada Sociedad federada podrá celebrar la Asamblea general en dos ó más sesiones consecutivas, al objeto de que puedan tomar parte todos los asociados.

ART. 28. Los socios que no puedan acudir á las Asambleas generales por tener su destino fuera de la localidad ó por otra causa justificada, podrán hacer constar su voto por escrito á favor ó en contra de las cuestiones que se traten en la Asamblea. Los que no asistan voluntariamente deberán conformarse con los acuerdos que se adopten, sin tener derecho á votación.

ART. 29. Los acuerdos de las Asambleas generales serán obligatorios para todas las entidades federadas y sus asociados, no estando en contradicción con lo dispuesto por los Estatutos.

ART. 30. La Confederación podrá también tomar acuerdos por medio de consultas, en la forma que determina el párrafo 6.º del art. 13 de los Estatutos. Dichos acuerdos tendrán el mismo valor legal que los de las Asambleas.

ART. 31. Todos los casos ó cuestiones no previstos en Estatutos se resolverán en la forma que dispone el artículo anterior, ó por Asamblea general.

ART. 32. Dentro el plazo de ocho días, á contar del en que haya empezado á celebrarse Asamblea general, se remitirán las actas correspondientes al Consejo Federal, exponiéndose detalladamente los votos nominales á favor y en contra de cada cuestión, y hecho el resumen general se decretará el acuerdo procedente, todo lo cual se publicará en el Boletín de la Confederación. Cada Sociedad se reservará un original de las actas de las Asambleas relativas á la Confederación.

ART. 33. Las Asambleas generales de la Confederación, podrán y deberán sustituirse siempre que sea posible por medio de Congresos, cuyos acuerdos tendrán la misma validez que los de las Asambleas.

Para esto es necesario que los delegados respectivos puedan reunirse en un momento dado, en día, hora y sitio señalado para la celebración del Congreso.

ART. 34. Cuando la Confederación proyecte tomar sus acuerdos por medio de Congreso, deberá éste anunciarse por el Consejo con treinta días por lo menos de anticipación.

ART. 35. En el Congreso estará representado el Consejo Federal en pleno y, además, enviará cada Sociedad federada un delegado por cada cincuenta asociados ó fracción de cincuenta. Los gastos de viaje y dietas de los delegados y miembros del Consejo que concurran al Congreso, serán abonados respectivamente por las entidades á que pertenecen.

ART. 36. Los acuerdos del Congreso serán tomados por mayoría de votos de los individuos que en el mismo concurran, publicándose las actas en el Boletín á la mayor brevedad posible.

ART. 37. Todos los Congresos y Asambleas generales, se celebrarán de primera convocatoria, y las votaciones serán nominales, excepto cuando se trate de la dignidad de un individuo, en cuyo caso será secreta.

ART. 38. Cuanto se deja mencionado respecto de la orden del día de las Asambleas generales, será también aplicado en los Congresos.

ART. 39. El Consejo Federal compondrá la mesa en todos los Congresos.

ART. 40. El orden de discusión en los Congresos será el mismo que generalmente, y con ligeras modificaciones, se emplea en las reuniones de esta naturaleza. De todos modos podrá deliberarse en el tiempo de media hora, antes de constituirse, para acordar las reglas principales de discusión á que habrán de sujetarse los oradores y el Congreso.

CAPÍTULO VII

Disposiciones generales

ART. 41. La Confederación será indisoluble mientras hayan dos Asociaciones adictas á la misma.

ART. 42. Cualquier reforma que se proyecte introducir en los Estatutos de la Confederación, será propuesta, cuando menos, por la mitad ó la mitad más una de las Asociaciones federadas, y después de informada por el Consejo se publicará en el Boletín para que pueda ser votada nominalmente por todos los asociados. Se efectuará la reforma proyectada, siempre que la votación dé un resultado favorable de las dos terceras partes del total de votos que constituyen la Confederación.

ART. 43. Toda Asociación federada que deje de satisfacer dos mensualidades consecutivas la cuota que le corresponda, será separada de la Confederación, perdiendo los derechos á la misma, todos los individuos que pertenezcan á dicha Asociación.

ART. 44. También será separada de la Confederación toda entidad federada que desobedezca los acuerdos del Consejo Federal, los de las Asambleas y Congresos y lo dispuesto por los Estatutos. No obstante, toda Sociedad federada que se creyese perjudicada en sus derechos por alguna disposición del Consejo Federal, podrá recurrir en alzada ante el primer Congreso ó Asamblea general que tenga lugar en la Confederación.

ART. 45. En el caso de disolverse la Confederación, por acordarlo así todas las Sociedades federales ó por fuerza mayor, se repartirá entre todas éstas, proporcionalmente al número de socios que contenga, el capital que resulte de la disuelta Confederación.

ART. 46. Toda Asociación federada podrá reclamar el apoyo moral y material de toda la Confederación, siempre que se justifique hay razón y motivos para ello, enviándose los antecedentes de la cuestión que lo motive al Consejo Federal, y éste lo publicará en el Boletín para que puedan dar su opinión y voto todas las Sociedades federadas, acerca de lo que en justicia procede resolver y ejecutar á lo más breve posible.

ART. 47. Siempre que alguna Sociedad federada resuelva alguna cuestión que en la misma se haya suscitado sin la aprobación del Consejo Federal, no podrá reclamar después el concurso de la Confederación, sino que ella sola será responsable de sus consecuencias. El domicilio de la Confederación será de momento en la calle Acequia Condal, núm. 12.

San Martín de Provensals, 10 de Julio 1893.

Por la Sociedad «La Esperanza». — El Presidente, MARTÍN REVOLTÓS. — El Secretario, JUAN MARTÍ. — Por la Sociedad «La Tracción». — El Presidente, JAIME MESTRES. — El Secretario, LORENZO RABOSO.

Presentado por duplicado en este Gobierno civil hoy día de la fecha. — Barcelona, 17 de Julio de 1893. — El Gobernador, R. LARROCA.

Hay un sello que dice: «Gobierno civil de la provincia de Barcelona.»

FUENTE: "Veinte años de vida ferroviaria y dieciseis después"

Copia de la Circular publicada por la Compañía de los caminos de hierro del Norte de España en los depósitos de la misma, la cual damos á conocer á nuestros lectores para que una vez más se penetren de los medios empleados por dicha Compañía contra esta Asociación.

«Bajo pretexto de crear una Sociedad de socorros mutuos con la denominación «La Esperanza», se ha creado por agentes extraños á nuestra Compañía y aun por algunos pocos pertenecientes á la misma una Sociedad cuyos fines tienden á separar á los maquinistas y fogoneros de sus deberes, poniéndolos en oposición á los Reglamentos y órdenes de la Compañía y promoviendo por consiguiente la insubordinación.

Al apercibirse de los verdaderos fines á que se dirige dicha Sociedad, la mayoría de los agentes de nuestra Compañía, dando una prueba de buen sentido, y correspondiendo á la benevolencia con que han sido tratados, se han apresurado á enviar á la Compañía, protestas de adhesión, en las cuales se separan de dicha Sociedad «La Esperanza» por no estar conformes con los fines más ó menos encubiertos que ésta persigue.

Así como antes la Sociedad «La Esperanza» para alcanzar su objeto ocultó sus verdaderas tendencias, hoy apela á otros medios más ó menos lícitos para evitar que los agentes que habían ingresado se separen de ella, y entre esos medios y aparte del de hacer ofrecimientos que indudablemente no podrá cumplir, se recurre al de amenazar á los agentes que de dicha Sociedad quieren retirarse con promoverles cuestiones ante los tribunales, citándolos al efecto judicialmente para exigirles responsabilidades é indemnizaciones que son realmente imaginarias, como son las que se hacen respecto á los Jefes de las dependencias bajo el pretexto que éstos han ejercido coacción respecto á sus órdenes. Aun cuando la más ligera reflexión basta para dejar comprender que todas estas amenazas de parte de algunos agentes de la Sociedad «La Esperanza» no tienen ni fuerza, ni razón de ser, ni han de conducir á resultado alguno perjudicial para los agentes que voluntaria y espontáneamente de aquélla se separen, ni lo ha de tener tampoco respecto á los Jefes de las dependencias, me creo en el deber de acuerdo con la Superioridad de manifestar á usted para que lo haga entender á los agentes á sus órdenes que en cuanto cualquier agente se viere citado judicialmente por algún representante de «La Esperanza» debe en seguida y por conducto jerárquico ponerlo en conocimiento de este Centro para que señalándolo al servicio contencioso de la Compañía, ésta designe como está dispuesta á hacerlo el abogado procurador de la Compañía que asesore y se encargue de la defensa del agente que haya sido citado.

Es preciso, pues, que haga usted conocer esta disposición superior á todos los agentes á sus órdenes, inculcándoles bien la convicción de que la Compañía está resueltamente dispuesta á apoyarles en el caso poco probable de que sean por dicho motivo citados á juicio.

Dé conocimiento de la presente circular á todos los agentes á sus órdenes y acuse recibo de la misma.

El Jefe de Tracción. — Sr. Barnoya.

Es copia. — El Jefe de Depósito.....

FUENTE: "Veinte años de vida ferroviaria y dieciseis después"

PROGRAMA

de las reivindicaciones á que alude el art. 3.º que persigue el Sindicato General de ferrocarriles (Cámara del trabajo), sancionado por nuestros recientes Congresos Nacionales é Internacionales.

- 1.º Establecimiento por las Compañías (sindicadas al objeto) de la Caja general de retiros para todos sus agentes, tomando por base las sumas á disposición retenidas en sus cajas, alimentada por excesos de productos y cotizaciones con participación de los mismos agentes en su administración é intervención.
 - 2.º Supresión del sistema de multas y todo otro descuento en concepto de castigo ó corrección; la censura, notas desfavorables, postergación ó despido, deben ser los únicos medios en que consistan las penas disciplinarias, cuando resulte evidente la responsabilidad del agente á juicio del Jurado, ó por sentencia firme de los Tribunales de Justicia cuando se hubiese instruido proceso.
 - 3.º Reglamento general de obreros y empleados visado por las Cámaras, formulado por el Jurado que instituye el punto 5.º aprobado por un Congreso y las Compañías, y que sea la más fácil garantía del exacto cumplimiento de cuantos contratos se estipulen entre el Sindicato y las Empresas.
 - 4.º Unificación del sistema de señales y de circulación para todas las vías férreas normales y estrechas, y adopción con arreglo á los últimos adelantos científicos de todos los medios de seguridad é higiene para la misma, en interés público y del personal, en primer término víctima y responsable de todos los accidentes. (Legislación sobre responsabilidades.)
 - 5.º Creación de un Jurado mixto, calificador en los asuntos enumerados y siguientes.
 - 6.º Representación parlamentaria y en las Juntas generales de las empresas por medio de la posesión de acciones en número suficiente.
 - 7.º Acción judicial ante los Tribunales en la forma que permitan las leyes en defensa de nuestros compañeros asociados y familias.
 - 8.º Establecimiento de una tabla reguladora de sueldos.
 - 9.º Supresión de los destajos, horas extraordinarias, suplementos y primas en todos los servicios que son la causa conocida de la desunión y el antagonismo entre los productores.
 - 10.º Sueldo íntegro en caso de enfermedad.
 - 11.º Contrato personal entre agente y Compañías (tres ejemplares), uno en poder de aquélla, otro en la Cámara del trabajo y el tercero en el del interesado, según modelo aprobado.
 - 12.º Jornada semanal de 48 horas por 36 ininterrumpidas de descanso en cada una sin perjuicio del diario, y, como consecuencia, cierre de las estaciones p. v. los domingos.
 - 13.º Abono de gastos de viaje en todas las divisiones y servicios.
 - 14.º Socialización de todos los medios de producción y transporte.
 - 15.º Promoción de una Ley de Seguros contra los accidentes del trabajo de cualquier especie.
 - 16.º Federación Universal permanente.
- San Martín de Provensals 13 de Mayo de 1896.

LA COMISIÓN PONENTE.

GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA DE BARCELONA. — Presentado por duplicado en este Gobierno, hoy día de la fecha. — Barcelona 18 de Mayo de 1896. — El Gobernador, *Sánchez de Tolosa*. — Hay un sello que dice: *Gobierno Civil de la provincia de Barcelona. — Sección de Vigilancia.*

FUENTE: Zurdo Olivares, L. "Veinte años de vida ferroviaria y dieciseis después" Pág. 644.

TABLA SALARIAL PROPUESTA POR EL SINDICATO GENERAL
DE LOS FF.CC. DE ESPAÑA (CAMARA DE TRABAJO), EN 1896

LOS SUELDOS Y SALARIOS DE LOS AGENTES DE LOS DIVERSOS
SERVICIOS DEBEN FIJARSE COMO SIGUE: (1)

Tabla reguladora de sueldos aprobada por el 2.º y 3.º Congreso Nacional

	(2) CATEGORÍAS			
	4.ª Plas.	3.ª Plas.	2.ª Plas.	1.ª Plas.
Mínimum al ingreso	3	»	»	»
Aprendices no pudiendo dedicarlos á otra labor	2	»	»	»
CAPITULO I.—Explotación y movimiento				
Mozos de estación, Lampistas, Sub-factores y Camionistas	»	1,300	1,425	1,575
Empleados de oficina... (único) estos empleados serán aumentados de 2 en 2 años hasta.	»	»	»	1,800
Capataces, Enganchadores, Guardas diversos, Ordenanzas, Porteros, Guarda-agujas y electricistas	»	1,900	2,000	2,200
Factores, Factores guarda agujas, de báscula. Jefes de estación en las secundarias y apeaderos, de semáforo ó apartadero ó bifurcación	»	»	2,100	2,400
Jefes, Sub-jefes de estación, Vigilantes jefes, Guarda-frenos, Conductores é Interven-tores	»	2,400	2,700	3,000
CAPITULO II.—Material y Tracción				
Ajustadores, Torneros, Montadores, Fundi-dores, Delineantes y sus similares	1,800	2,000	2,200	2,800
Carboneros, Lavadores, Limpiadores y demás similares de talleres y depósitos	»	1,800	1,900	2,000
Visitadores, Distributores de economato, Fogoneros de máquinas fijas y Ordenanzas	»	1,800	2,100	2,500
Maquinistas	3,360	4,080	4,440	4,800
Fogoneros	»	2,640	2,880	3,120
Id. suplementarios y operarios autori-zados temporalmente	»	2,060	»	2,400
CAPITULO III.—Vía y Obras				
Sobrestantes	»	limp.	limp.	mon.
Capataces	»	2,025	2,750	3,000
Obreros fijos y suplementarios, Guarda ba-rreras, mujeres ú hombres	»	1,300	1,750	2,025
»	»	1,095	1,250	1,295
CAPITULO IV.—Gastos de viaje en todos los servicios				
A toda ausencia superior á 8 horas	3	3	3	3
Por cada fracción dentro de las 24 horas	1	1	1	1
A los obreros del servicio de vía y obras que tengan el trabajo á mayor distancia de 5 ks. (para gastos de comida).	»	»	»	1'50

(1) Entiéndase que regular los sueldos de presente, no es admitir el principio del salario, llamado necesariamente á desaparecer.

(2) Las no comprendidas, lo son por asimilación, ínterin se clasifiquen por medio de pro-
puestas en sucesivos Congresos.

FUENTE: Zurdo Olivares, L. "Veinte años de vida ferroviaria y -
dieciseis después" Pág. 645.

INFORMACION SOBRE LOS ORIGENES DE
LA UNION FERROVIARIA DADA EN EL BOLETIN
DEL INSTITUTO DE R.S. DE DICIEMBRE DE 1912

I

Antecedentes.

a) Movimiento de asociación del personal de ferrocarriles. — Los elementos asociados á la Unión General de Trabajadores, domiciliada en la Casa del Pueblo, de Madrid, comenzaron en 1909 la labor de organizar al personal, tanto obrero como administrativo, de las distintas Compañías de ferrocarriles de España.

Se adoptó el acuerdo de poner al frente del Comité Nacional de la Asociación que se constituyera, y de las diversas Secciones que la integraban, á personas que se estimaban prestigiosas, generalmente afectas al partido socialista, y en todo caso ajenas á las Compañías. Además se dió al Registro de socios el carácter de secreto, es decir, que no figuraron en el mismo sino el número que correspondía á cada socio, para que en ningún caso, según opinión de los organizadores, las Compañías pudieran ejercer represalias con el personal asociado dependiente de ellas.

En este estado de las cosas, la Sociedad de Profesiones y Oficios varios, de Madrid, constituida por miembros, cuyos oficios ó profesiones no cuentan con una Sociedad especial de resistencia dentro de la Unión General de Trabajadores ó de las no federadas, pero con domicilio en la Casa del Pueblo, formuló, en 2 de Julio de 1909, los Estatutos ó Reglamento de La Unión Ferroviaria (Sociedad del personal de ferrocarriles de España), con domicilio en la referida entidad social, y en el mismo día fueron presentados aquéllos al Gobierno civil é inscritos en el Registro oficial de Asociaciones de la provincia.

ARTICULOS 1º, 2º, 3º y 4º
DEL REGLAMENTO DE LA UNION FERROVIARIA

b) Objeto de La Unión Ferroviaria. Quiénes pueden formar parte de la Asociación. Reclamaciones a las Compañías. Requisitos esenciales para la declaración de huelgas.—Bajo el título de «Propósito social», el capítulo I del Reglamento de La Unión Ferroviaria contiene las siguientes disposiciones, determinativas de su objeto, fines y caracteres especialmente profesionales:

«Artículo 1.º Esta Sociedad tiene por objeto mejorar, moral y materialmente, las condiciones de sus asociados, empleando para ello los siguientes medios:

1.º Agrupar en su seno todo el personal que preste servicio en los ferrocarriles, creando Secciones del mismo cuando las necesidades de la organización lo exijan, y en aquellos puntos que se juzgue conveniente.

2.º Procurar que los salarios estén en armonía con las necesidades de la vida, y evitar que la jornada de trabajo sea excesiva y que los asociados sean maltratados en su dignidad por los Jefes ó encargados de los servicios.

3.º Procurar colocación ó empleo, á ser posible, á los compañeros que en representación de la Sociedad, ó con motivo de propaganda, huelga u otra causa inherente á la misma, hubiesen sido despedidos del trabajo ó separados de sus destinos.

4.º Reclamar de los Poderes públicos Leyes que beneficien al personal de ferrocarriles en particular, y á la clase trabajadora en general, y de las Compañías concesiones que beneficien á sus agentes.

5.º Proteger, con su apoyo moral y material, á aquellas organizaciones que persigan los mismos fines que á esta Sociedad informan.

6.º Para mejor conseguir su objeto, esta Sociedad pertenecerá á la Unión General de Trabajadores de España y á la Federación Internacional de los Obreros del Transporte.

Art. 2.º Fuera de este objeto y de lo que con él tenga relación directa, La Unión Ferroviaria no defiende principios económicos determinados, no pertenece á ningún partido político ni reconoce ninguna religión, y no admite distinción de raza ó nacionalidad.

Sus miembros son libres, personalmente, de defender y propagar las opiniones que consideren acertadas, independientemente de la organización.

Condiciones para ingresar en esta Sociedad.

Art. 3.º Podrán pertenecer á esta Sociedad todos los empleados y obreros de las diferentes Compañías de los ferrocarriles de España, sin más condiciones que aceptar el espíritu y letra de este Reglamento, Estatutos de la Federación y los de la Unión General de Trabajadores de España.

Art. 4.º Se exceptúan de este derecho los individuos que hayan sido expulsados de otra Sociedad obrera que persiga los mismos fines que ésta, y los que por su mala conducta se consideren indignos de pertenecer á ella.

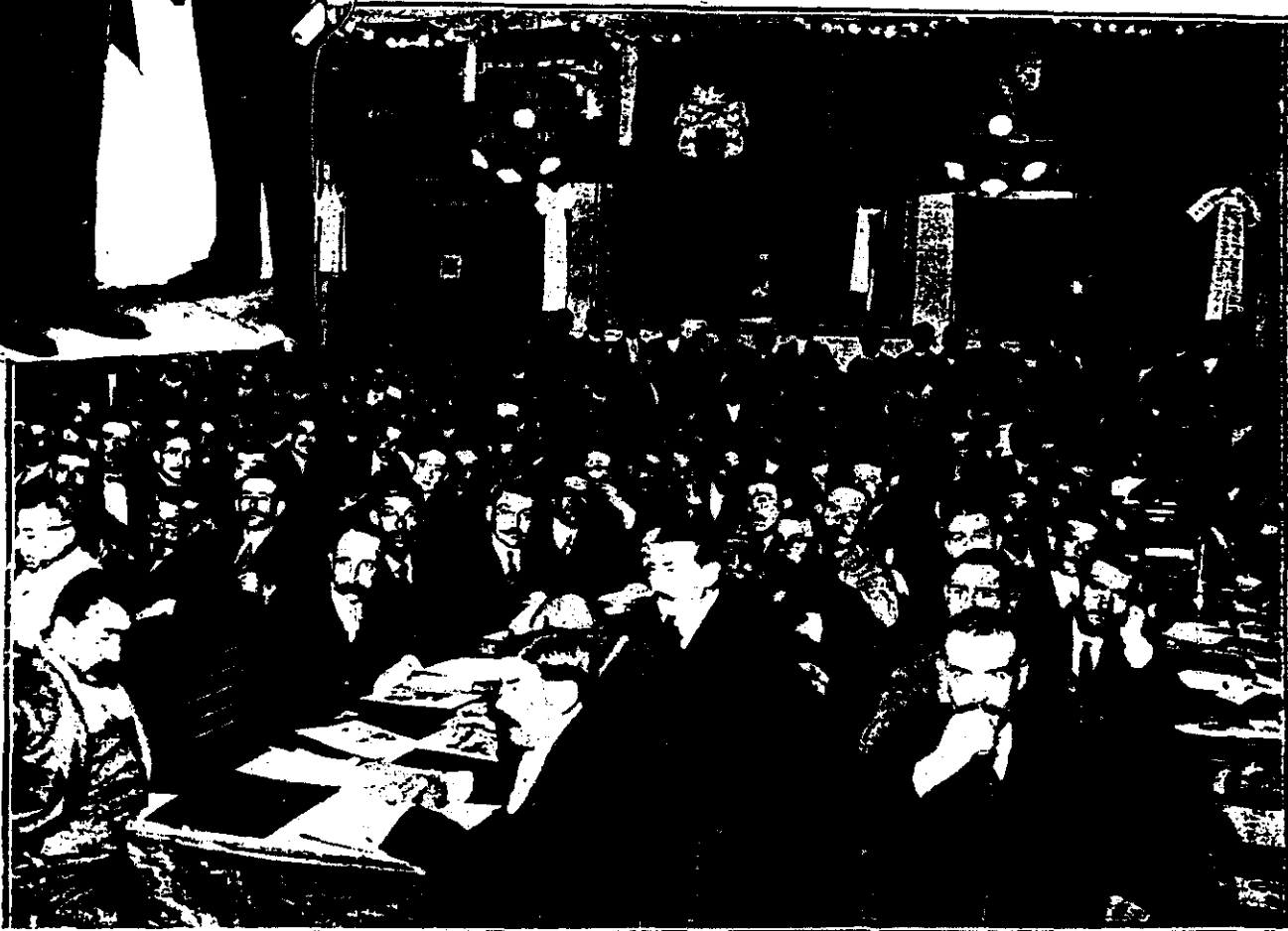
No podrán formar parte de esta Sociedad los que pertenezcan á otra del mismo oficio en la localidad.

FUENTE: B.I.R.S. de Diciembre de 1912. Pág. 533

Hno II	Madrid 2 de Julio de 1912	Núm. 56
Número extraordinario.	ADELANTE! REVISTA SEMANAL ILUSTRADA DE FERROCARRILES	Precio: 50 cénta.
Director-propietario	Luis Mazzantini	



El primer Congreso ferroviario español



Los delegados del Congreso ferroviario, al constituirse para empezar las tareas, en la noche del 24 de Junio.—En el ángulo superior, Vicente Barrio y Juan Rucaam al salir de la conferencia en la que quedó acordado el ingreso de la sección catalana en la Unión Ferroviaria.

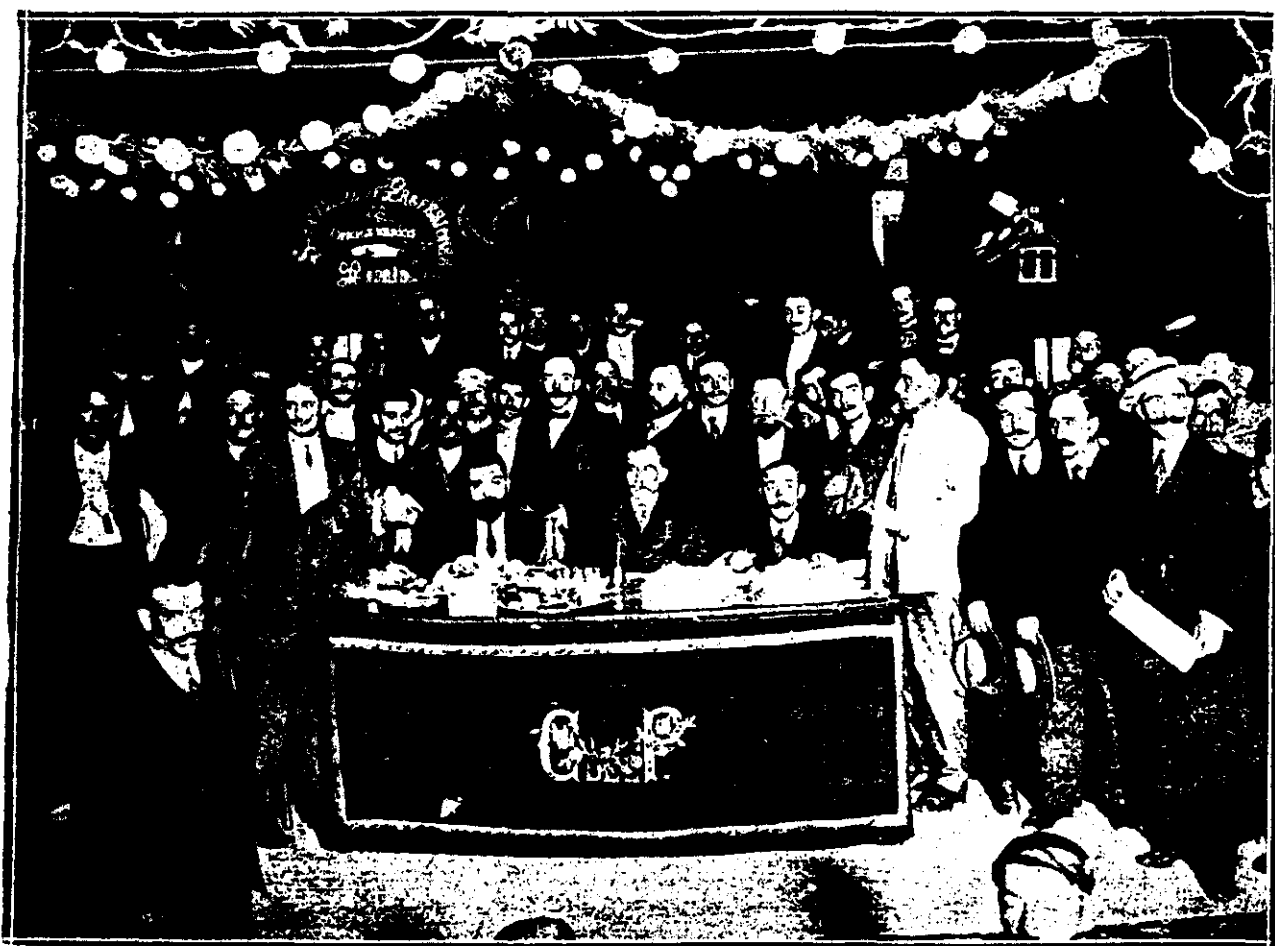
I CONGRESO DE LA UNION FERROVIARIA. JUNIO DE 1912

Lista de Delegados del Congreso Ferroviario y Secciones que representan.

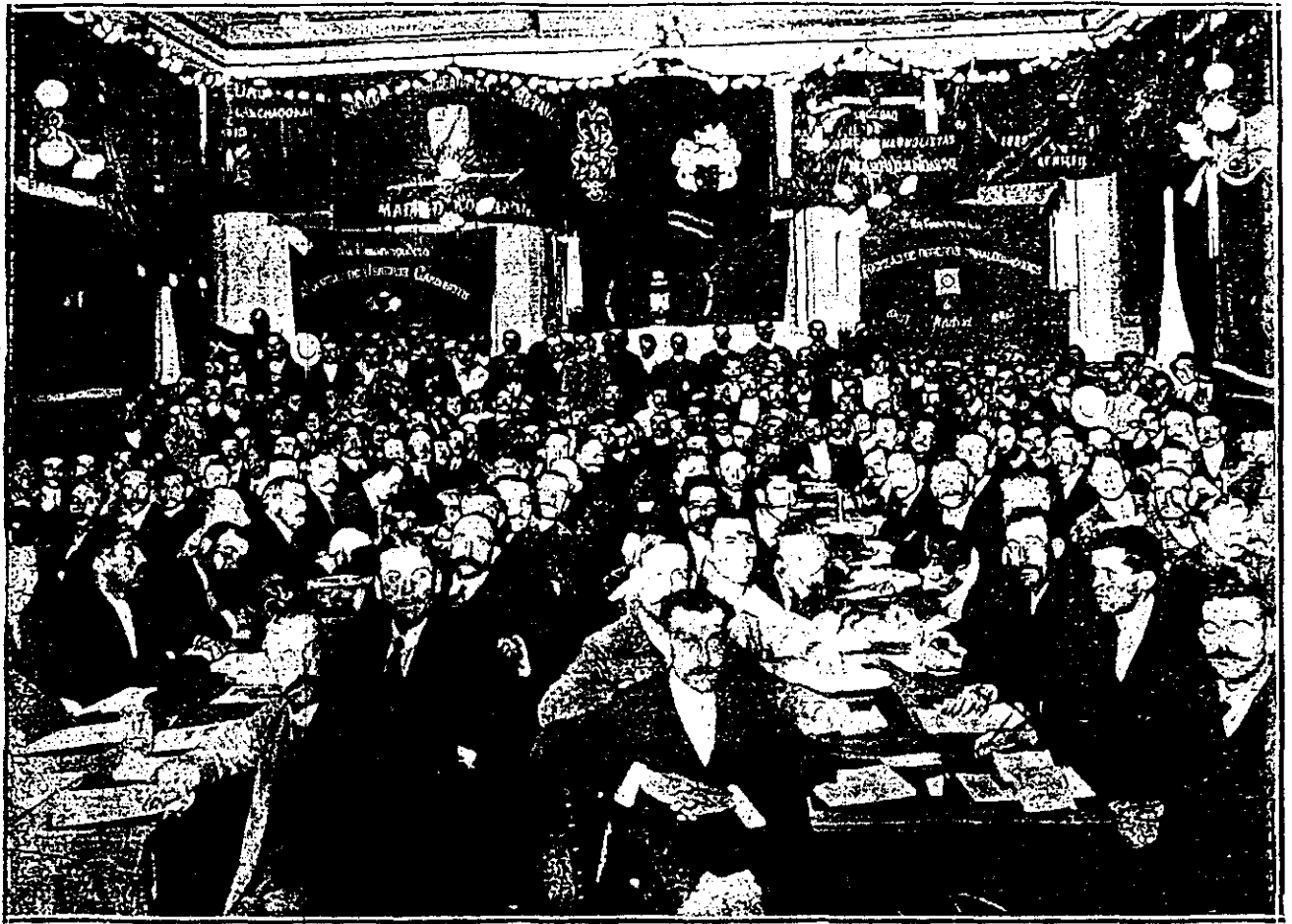
- Aguilas.—José M. Guillén y Justo Oliver.
 Alcantarilla.—José Martínez.
 Alcázar de San Juan.—Manuel Albercoz.
 Algeciras.—Pedro Luque, Francisco Mediavilla y Antonio Abella.
 Alicante.—Saturnino Moreno.
 Almansa.—José Rodríguez, Luis del Castillo y Pascual Atienza.
 Almería.—José Barbeito, Miguel Granados, Elías Díaz y José Hernández.
 Ariza.—Agustín Chimón.
 Arroyo.—Gastón S. Pérez.
 Avila.—Julio Gutiérrez.
 Barcelona.—Sección catalana: Pedro Ribalta y Florentino Broto.
 Barruelo.—Julián Benito, Francisco Viñas y Benito Alonso.
 Berga.—Adolfo Rodríguez.
 Bilbao.—Facundo Perezagua y Cecilio González.
 Brincola.—Segundo Conde.
 Burgos.—Anacleto Cuesta y Fermín Olarra.
 Cariñena.—Carmelo Sánchez.
 Castejón.—Andrés Roca.
 Castellón.—M. Marina.
 Central Aragón.—Isidoro Caballero.
 Ciudad Real.—Faustino Sotomayor.
 Córdoba.—Enrique Picó, Angel Rivas, Fernando Jener, Fernando Puyón, Enrique Romero y Juan Palomino.
 Coruña.—Germán Blanco, Félix Heras y Cayetano Austria.
 Criptana.—Vicente Martí.
 Granada.—Manuel Llandes.
 Gijón.—Eleuterio Quintanilla.
 Irún.—Agustín Álvarez.
 Játiva.—Julio Simón, J. B. González y Rafael Más.
 Jaén.—Gaspar Jerez.
 Jerez.—Juan Orge y Francisco Deco.
 León.—Juan A. Álvarez y Eusebio Elizari.
 Llerida.—Manuel Conesa y Juan Arcoley.
 Linares.—Manuel Portal y José Merelo.
 Los Aroos.—Sebastián Ruiz.
 Losilla.—Anibal S. Ferrer.
 Madrid.—M. C. P. Manuel Longar y Ricardo Caballero.
 Madrid.—M. Z. A.: Ramón Cordoncillo, Basilio Gómez y Manuel Rodríguez.
 Madrid.—Norte: Vicente Barrio, José M. González y Daniel Anguiano.
 Málaga.—Francisco Bascuñana y Evaristo Navarrete.
 Manzanares.—Antonio Cabrero.
 Medina del Campo.—Eusebio Esteban.
 Mérida.—Hernando Ruiz.
 Miranda de Ebro.—Jacinto García y José M. González.
 Murcia.—Domingo Martínez Caravaca, Felipe Morollón, Leopoldo Cabello y Ramón Carpio.
 Oviedo.—Teodomiro Menéndez.
 Palencia.—Antonio Villegas.
 Pamplona.—Felipe Pavón.
 Plasencia.—S. Ruiz.
 Pola de Lena.—El de Gijón.
 Puente Genil.—Los de Málaga.
 Salamanca.—Manuel Guerra, Felipe Álvarez, Juan Martín y Eugenio Esteban.
 San Andrés de Palomar.—Alberto González.
 Santander.—Andrés Torruella y Máximo Mayorga.
 Sevilla.—Prudencio Blázquez, Carlos Oliva, Antonio Marcillán y Fernando Ramírez.
 Soria.—Julio Gil, Gerardo Arribas y Pascual Santos.
 Tajuña.—Miguel Tomás.
 Talavera.—Leonardo Marañón.
 Tarragona.—Adolfo Senés y Matías Riera.
 Tortosa.—Juan Cabré.
 Valencia.—Manuel Domingo, Regino Arribas, J. Mora, S. Borricón y Francisco Asensio.
 Valladolid.—Lucas Preciado, Manuel Terán, Moisés Conde, Mariano Mazarrón y Martín Sanz.
 Venta de Baños.—Felipe Hernando.
 Vigo.—Jesús Garrote y Rogelio Campos.
 Villa del Prado.—Victorio San Pedro.
 Villanueva de las Minas.—Evelio Vélez e Hipólito Guerrero.
 Zamora.—Benito Hernando.
 Zaragoza.—M. Z. A. Manuel Delapont y Ricardo Brieve.
 Zaragoza.—Norte: Antonio Ruiz, Luis Biesca y Matías Pastor.

FUENTE: "Adelante" nº 56, de 02-07-1912

I CONGRESO DE LA UNION FERROVIARIA



La Mesa definitiva del Congreso Ferroviario, nombrada durante la sesión inaugural. (1) Vicente Barrio, Presidente, y cerca de él el delegado de la Sección catalana Juan Buscam (2). (Fot. Morin).



Aspecto del Salón de Actos de la Casa del Pueblo durante la sesión inaugural del Congreso Ferroviario.



Delegado del Congreso Ferroviario.



Delegado del Congreso Ferroviario.



Delegados del Congreso Ferroviario.



La Presidencia del Congreso en la sesión de clausura.—Vicente Barrio (x) pronunciando el eloquente discurso que puso término á las tareas del Congreso. (Fot. Portela).

FUENTE: "Adelante" nº 56, de 02-07-1912

BASES Y ESTATUTOS

DE LA

FEDERACION NACIONAL DE FERROVIARIOS



Domicilio social: Plamonte, núm. 2.



MADRID
IMPRENTA DE FELIPE PEÑA CRUZ
Calle de Pizarro, núm. 14.
1912

- 3 -

2.º Procurar la creación de nuevos organismos donde no existan.

3.º Practicar ampliamente el principio de solidaridad entre las organizaciones adheridas á esta Federación, conforme á las prescripciones de los presentes Estatutos.

4.º Mantener relaciones con las organizaciones obreras, nacionales y extranjeras, que persigan el mismo fin, practicando con ellas el principio de la solidaridad proletaria.

5.º Reclamar de los Poderes públicos leyes que favorezcan los intereses de la clase ferroviaria y de los trabajadores en general, empleando para ello cuantos medios se consideren necesarios.

Art. 2.º Fuera de estos fines y de lo que con ellos guarde relación directa, esta Federación no defiende principios económicos, políticos ni religiosos determinados, ni reconoce diferencias de nacionalidad.

TÍTULO II

De los Sindicatos.

Art. 3.º Podrán formar Sindicatos los núcleos ó grupos de asociados de una misma Compañía cuyo minimum sea de cincuenta.

Art. 4.º Para el ingreso en la Federación de los Sindicatos bastará remitir al Comité Nacional una declaración firmada por

FEDERACIÓN NACIONAL DE FERROVIARIOS

BASES

1.º Se constituye en España la Federación Nacional de Ferroviarios, integrada por Sindicatos de las diversas Compañías existentes y que en lo sucesivo se puedan constituir.

2.º Los Sindicatos á que se refiere el artículo anterior estarán formados, respectivamente, por el personal afecto á cada una de las Compañías.

3.º La organización que ha de darse á estos Sindicatos se creará á base de Secciones, cuyo funcionamiento determinarán los Estatutos por que aquéllos se rijan.

ESTATUTOS

TÍTULO PRIMERO

Objeto.

Artículo 1.º La Federación Nacional de Ferroviarios españoles se propone:

1.º Reunir en su seno á los Sindicatos y organizaciones del personal afecto á las diversas Compañías españolas, cuyo objeto sea el mejoramiento moral y material de la clase y la defensa de las condiciones de trabajo por medio de la asociación.

- 4 -

el secretario y presidente, ó quien haga sus veces, autorizada con el sello social y donde conste el número de asociados.

En todos los casos, la declaración debe ir acompañada de los ejemplares de los estatutos ó reglamentos.

Art. 5.º Si el Comité Nacional encuentra algún concepto contrario al objeto que la Federación persigue pedirá explicaciones á la organización interesada, procurando que sean amplias y repetidas, y si éstas no tuviesen una solución favorable suspenderá el ingreso hasta el Congreso inmediato, quien resolverá lo que proceda.

Art. 6.º Cuando se dé el caso á que se refiere el artículo anterior, el Comité Nacional consignará de un modo claro los fundamentos en que se apoye para declarar la suspensión.

Si antes de la celebración del Congreso desapareciesen las causas de la suspensión, el Comité Nacional facilitará inmediatamente el ingreso del Sindicato que lo solicita.

Art. 7.º Los Sindicatos pertenecientes á la Federación están obligados á participar al Comité Nacional cuantas modificaciones establezcan en sus estatutos.

Cuando en virtud de una de estas reformas considere á un Sindicato comprendido en el art. 4.º, procederá del modo señalado en los indicados arts. 4.º y 5.º

Art. 8.º Los Sindicatos que ~~formen~~ esta Federación satisfarán al Comité Nacional, para gastos de administración, propaganda, prensa, solidaridad, fondo de huelgas y cuanto esté en armonía con su objeto, una cuota trimestral de 0,75 pesetas por cada asociado.

Los trimestres se contarán por los períodos naturales que empiezan en enero, abril, junio y septiembre.

Al fondo de huelgas se destinará la tercera parte de estas cuotas.

Los Sindicatos de nuevo ingreso satisfarán el trimestre corriente, cualquiera que sea su fecha de admisión.

Art. 9.º Las cuotas trimestrales serán satisfechas con arreglo á una estadística que deberá ser hecha con sujeción á los datos que arroje el Registro de socios *precisamente el primer domingo de cada trimestre*. Además, se consignará en ella el número probable de los individuos que no estén asociados y la cantidad con que cuente la Caja del Sindicato. Esta estadística será enviada al Comité Nacional al propio tiempo que el importe de las cuotas.

Art. 10. No se considerará admitido de hecho ningún Sindicato mientras no satisfaga sus primeras cuotas trimestrales. Será dado de baja el que sin motivo justificado deje de abonar sus cuotas ordinarias durante dos trimestres.

Art. 11. Los Comités de los Sindicatos, así como los federados, tienen el deber de ayudar al Comité Nacional en el fomento de la Federación.

Art. 12. Los Sindicatos federados quedan en libertad de desenvolver su organización en la forma que estimen conveniente, siempre que no se oponga al espíritu de los presentes estatutos.

Art. 13. La Federación no reconoce mas que un Sindicato por cada Compañía, y cada Sindicato no reconocerá más que una Sección en cada punto.

Art. 14. Los Sindicatos que integran esta Federación quedan obligados á cumplir fielmente el espíritu y letra de los presentes estatutos y los acuerdos de sus Congresos.

Art. 15. En caso de disolución de un Sindicato, los fondos y enseres con que cuente quedarán depositados en la Caja del Comité Nacional, siéndoles devueltos en caso de reorganización del mismo.

TÍTULO III

De los Grupos.

Art. 16. Con la denominación de Grupos podrán constituirse organismos de ferroviarios en aquellas Compañías que, ya por la escasez de personal, bien por no estar éste asociado en número suficiente, no reuna las

condiciones que se exigen en el ~~Art. 8.º~~ 3.º para formar Sindicatos.

Art. 17. Es condición indispensable para formar el Grupo á que alude el artículo anterior, constituirse con un ~~mínimo~~ de diez asociados.

Art. 18. Estos Grupos, en tanto no puedan constituirse en Sindicatos, pertenecerán y se entenderán directamente con el Comité Nacional.

Art. 19. Cuando uno ó varios Grupos de una misma Compañía alcancen el número de 50 asociados, el Comité Nacional dispondrá la constitución del Sindicato.

Art. 20. La Federación no reconoce más que un solo Grupo en cada punto y por cada Compañía.

Art. 21. Quedan sujetos estos Grupos, del mismo modo que los Sindicatos, á lo que se dispone en los artículos 4.º, 5.º, 6.º, 7.º 8.º, 9.º, 10, 14 y 15.

TÍTULO IV

De las huelgas.

Art. 22. La Federación Nacional de Ferroviarios españoles considerará huelga reglamentaria, con derecho al auxilio que más adelante se indica, aquella que reuna las condiciones siguientes:

1.º Que el Sindicato cuente asociados en

su seno el 5 por 100 del personal de toda la Compañía.

2.º ~~Que~~ la huelga sea acordada por las tres ~~cuartas~~ partes del personal asociado en el Sindicato.

3.º Que el Sindicato lleve constituido por lo menos un año.

Art. 23. Antes de declarar la huelga un Sindicato, para que pueda considerarse reglamentaria informará de ella al Comité Nacional, á fin de que éste lo haga á los demás Sindicatos de la Federación, al efecto de conocer la opinión de éstos y preparar las prácticas de la solidaridad.

Art. 24. Declarada reglamentaria una huelga, y agotados los fondos de la Caja especial de huelgas, cada federado contribuirá con una cuota que no podrá exceder de cincuenta céntimos semanales.

Art. 25. La Federación fija como socorro de huelga declarada reglamentaria la cantidad de 2,50 pesetas diarias.

Art. 26. Las huelgas no reglamentarias podrán contar con el apoyo moral y el auxilio voluntario de la Federación y los Sindicatos que la integran.

Art. 27. Queda exento de contribuir al sostenimiento de una huelga declarada reglamentaria el Sindicato que mantenga un paro por su propia cuenta.

Art. 28. No tendrá derecho al socorro

reglamentario de huelga el Sindicato, que se halle en descubierto con el Comité Nacional del pago de un trimestre.

Art. 29. Cuando las organizaciones obreras nacionales ó de otros países estén envueltas en una lucha huelguística de importancia y hayan recabado la solidaridad de esta Federación, el Comité Nacional está facultado para mandar recursos de su Caja, siempre que éstos no pasen de 1.000 pesetas. Para mandar recursos superiores á esta cantidad será necesaria la autorización de los Sindicatos y Grupos, á quienes se les consultará previamente.

TÍTULO V

Del periódico.

Art. 30. La Federación Nacional de Ferroviarios españoles mantendrá la publicación de un periódico, órgano defensor de los intereses morales y materiales de la misma, que aparecerá mensualmente.

Se publicará semanalmente cuando los recursos con que cuente para sus atenciones la Federación Nacional, exclusión hecha del fondo de huelgas, lo permitan, á juicio del Comité Nacional.

Art. 31. El periódico llevará por título *Unión Ferroviaria*.

Art. 32. La dirección y redacción del pe-

todos los trabajos de la oficina del Comité, disfrutando la remuneración que los Congresos determinen.

A petición de este compañero y con la sanción del Comité, aquel podrá designar la persona ó personas de las cuales necesite ayuda para los trabajos de Secretaría, remunerados equitativamente.

Art. 40. Los vocales suplirán en casos urgentes á los individuos que desempeñen los demás cargos.

Art. 41. El Comité Nacional, salvo el presidente y secretario, será nombrado por la Sección ó Secciones de la localidad donde se haya acordado que resida, y siempre que no ofrezcan grandes dificultades la votación para la elección deberá hacerse de un modo directo.

Art. 42. El presidente y secretario serán nombrados por cada Congreso. En caso de vacante definitiva, la Sección ó Secciones de la localidad donde resida el Comité quedan encargadas de nombrarlo en la forma que previene el artículo anterior.

Art. 43. Después de nombrado el Comité, no podrá ser destituido sino en Congreso extraordinario, convocado al efecto.

Art. 44. El Comité se reunirá semanalmente y siempre que las circunstancias lo exijan. El miembro que falte á tres sesiones consecutivas sin motivo justificado, se consi-

derado como ausente, hallará á cargo del Comité Nacional.

Art. 45. Cuando los trabajos del periódico exijan, el Comité Nacional podrá atribuir á las personas encargadas de su redacción.

TÍTULO VI

Del Comité Nacional.

Art. 34. El Comité Nacional es el representante de la Federación y residirá en una capital de importancia designada por el Congreso.

Art. 35. Se compondrá de presidente, vicepresidente, secretario, vicesecretario, tesorero y seis vocales.

Art. 36. El presidente dirigirá las sesiones y autorizará con su firma y el sello de la Federación cuantos documentos emanen del Comité.

Art. 37. El vicepresidente suplirá al presidente cuando sea necesario, con las mismas atribuciones de éste.

Art. 38. El tesorero tendrá á su cargo la contabilidad, el pago y los cobros, no pudiendo satisfacer cantidad alguna de la Caja sin el V.º B.º del presidente ó quien haga sus veces. Es responsable de los fondos, salvo en casos de fuerza mayor, debidamente justificados.

Art. 39. El secretario tendrá á su cargo

derar y admitir, procediendo á cubrir la vacante en la forma que indica el art. 41.

Art. 46. Es obligación del Comité Nacional:

1.º Cumplir y hacer cumplir los estatutos de la Federación.

2.º Resolver las dudas que sobre su interpretación puedan ocurrir y exijan una aclaración inmediata.

3.º Resolver igualmente los casos no previstos en sus estatutos y que sean de urgencia.

4.º Procurar el engrandecimiento de la Federación por todos los medios lícitos y legales.

5.º Mantener las relaciones á que se refiere el párrafo 4.º del art. 1.º

6.º Fijar la fecha y el orden del día de los Congresos, y anunciarlos por lo menos con dos meses de anticipación.

7.º Redactar una Memoria dando cuenta de todos sus actos, de la inversión de las cantidades recibidas y del estado en que se encuentre la Federación.

Esta Memoria se publicará al propio tiempo que el orden del día.

8.º Insertar en los periódicos obreros, por medio de notas oficiales, los avisos, recordatorios y cuestiones que por su urgencia ó interés inmediato deban ser conocidos de los federados.

9.º Repartir entre los federados en circular, folleto ó en el órgano de la Federa-

ción, según los casos y con arreglo a los recursos de que disponga, los documentos que considere de interés general, como Memorias, estadísticas, reseñas de los Congresos, estatutos, etc., y semestralmente las cuentas de Tesorería.

Art. 46. El Comité Nacional cuidará muy especialmente de robustecer los Sindicatos y Grupos existentes, á cuyo objeto podrá mandar delegados de su seno á los puntos que considere necesarios.

TÍTULO VII De los Congresos.

Art. 47. Los Congresos ordinarios de la Federación se celebrarán cada dos años en el mes y sitio que los federados señalen mediante votación verificada en el mes de enero del año que corresponda. Estos Congresos examinarán y juzgarán la conducta del Comité Nacional, determinarán la localidad donde deba residir éste y resolverán sobre cuantas cuestiones se pongan al orden del día. Salvo casos muy urgentes, no se tratará en ellos más asuntos que los indicados en la convocatoria.

Art. 48. Los Congresos extraordinarios se celebrarán cuando, á petición de un Sindicato ó del Comité Nacional, lo acuerden la mayoría de los federados. En estos Congre-

de un mismo punto. Si se diera este caso, uno solamente formará parte de ella.

Art. 55. No se declarará constituida ningún Congreso mientras no estén representados en él la mayoría de los federados.

Art. 56. Las resoluciones no se tomarán por mayoría absoluta de representantes, sino por la de federados, votando las delegaciones por el número de individuos que representan.

Art. 57. Los gastos de los representantes los abonarán las organizaciones respectivas. Los demás del Congreso correrán á cargo de la Federación.

ARTÍCULOS ADICIONALES

1.º Esta Federación Nacional pertenece á la Unión General de Trabajadores de España y á la Federación Internacional de Obreros del Transporte.

2.º A cada federado se le entregará un ejemplar de estos estatutos.

3.º En caso de disolución, los fondos se depositarán en la Unión General de Trabajadores.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Si por las especiales circunstancias en que se desenvuelve esta Federación se considere necesario y conveniente que los cargos de Comité, tanto de Federación como de

ellos no tratarán otros asuntos que aquellos para que fueren convocados.

Art. 49. Las Secciones sindicadas y los Grupos estarán representados en los Congresos por uno ó más delegados. Estos irán provistos de su correspondiente credencial donde conste el número de individuos que representen.

Art. 50. Podrán estar representados en los Congresos, con voz, pero sin voto, los Comités de Sindicato.

Art. 51. Las Secciones y Grupos pueden ponerse de acuerdo para nombrar representaciones colectivas ó confiar su representación al delegado ó delegados de otras Secciones.

Art. 52. El Comité Nacional estará representado por el número de individuos de su seno que tenga por conveniente nombrar. No tendrán voto, pero sí voz en todas las cuestiones.

Tampoco podrán formar parte de la Mesa. Esta última condición se hace extensiva á los delegados de los Comités de Sindicato.

Art. 53. Ningún individuo de los Comités de la Federación y Sindicatos podrán ostentar representación alguna de Secciones ni Grupos.

Art. 54. Constituirán la Comisión revisora de actas los cinco primeros delegados que se presenten en la localidad donde se celebre el Congreso, siempre que no provengan

Sindicatos, Secciones y Grupos, recae en individuos ajenos á Ferrocarriles, podrá hacerse del modo que se indica á continuación.

Para los cargos del Comité Nacional de la Federación es condición indispensable que los individuos nombrados pertenezcan á Sociedades que se hallen dentro de la Unión General de Trabajadores.

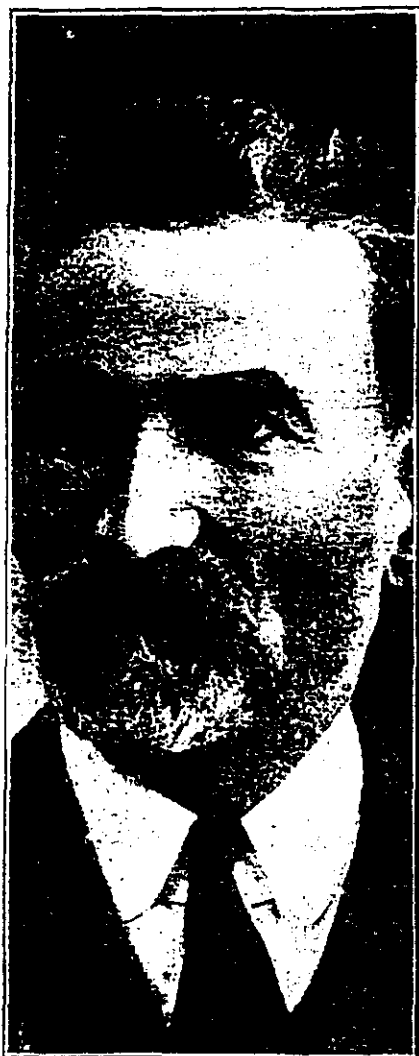
2.º Para los cargos de Comités de Sindicatos, Secciones y Grupos, serán nombrados de Sociedades que pertenezcan á la Unión General de Trabajadores, donde las haya, y donde no, de Sociedades de resistencia.

3.º En los puntos donde no existan organizaciones de resistencia podrán elegirse individuos que sean de la confianza de los ferroviarios.

Madrid, 12 de julio de 1912.— *Vicente Barrio.*—*Ramón Cordoncillo.*

Madrid, 18 de julio de 1912.—Presentado en este Gobierno de Provincia á los efectos del art. 4.º de la ley de Asociaciones.—*El Gobernador, ALONSO CASTRILLO.*

PRESIDENTE, VICEPRESIDENTE Y SECRETARIO DEL COMITE CENTRAL
DE LA FEDERACION NACIONAL DE FERROVIARIOS ESPAÑOLES



Figuras del Comité Central de la Federación Nacional de ferroviarios españoles.

VICENTE BARRIO
PRESIDENTE



Figuras del Comité Central de la Federación Nacional de ferroviarios españoles.

DANIEL ANGUIANO
VICEPRESIDENTE



RAMÓN CORDONCILLO
SECRETARIO

FUENTE: "Adelante", nº 61, de 06-08-1912

Federación Nacional de Ferroviarios Españoles

BASES

Categorías y escalafón.

- 1.º Supresión de todas las categorías en un mismo cargo ó empleo.
- 2.º Formación de un escalafón para cada clase, por antigüedad de servicios.

Caja de Pensiones.

Creación obligatoria por las Compañías de una Caja de Pensiones con capital propio, para la vejez, viudedad y huérfanos del personal permanente de ferrocarriles, formando al efecto el correspondiente Reglamento.

Inamovilidad del personal.

- 1.º La Compañía no podrá expulsar á ningún agente sin previo expediente.
- 2.º El tribunal que se ha de constituir para juzgar al agente expedientado lo formarán tres agentes nombrados libremente por la Compañía y otros tres por el agente, debiendo pertenecer éstos al Sindicato, y presididos por un neutral.

Descanso.

Descanso decenal en los servicios que por su índole no pueda implantarse semanal.

Plantillas.

Plantilla para todo el personal á los seis meses de servicio.

Horas de servicio.

Las horas de servicio que prestará el personal de ferrocarriles serán las siguientes:

- 1.º Las brigadas de vía y obras, *ocho* horas.
- 2.º Los guardavías, guardesas y pasos á nivel, doce horas, sirviendo ocho trenes; diez horas sirviendo más de ocho, hasta quince trenes, y ocho horas cuando exceda de este número.
- 3.º El personal de oficinas, seis horas de servicio.
- 4.º El personal de estaciones, ocho horas, diez y doce, según la importancia, tráfico y circulación que haya en cada una.
- 5.º El personal de trenes, maquinistas, fogoneros, revisores de billetes, etc., nueve horas, como término medio.
- 6.º El personal de talleres y oficios mecánicos, etc., ocho horas.
- 7.º Los celadores y ayudantes de telégrafos, asentadores ó sobrestantes, los inspectores y subinspectores de explotación, los jefes de sección y ayudantes de vía y obras, los jefes y subjefes de depósito, talleres y aguadas no tendrán señaladas horas de servicio por no ser el factor hora lo importante, y siendo lo esencial en dichos cargos que el servicio, trozo ó sección, depósito, talleres ó aguadas á ellos confiados se hallen en todo momento dispuestos para su mejor funcionamiento, se dejará á su criterio la combinación de su labor, sin perjuicio de las órdenes que la jefatura tenga á bien darles; pero la Compañía ó jefes de servicio serán prudentes en la designación del trabajo sometido á su cuidado y vigilancia.
- 8.º El personal de estaciones tendrá dos horas para comer en un solo descanso.
- 9.º Las horas de trabajo para los de vía y obras serán á contar desde y hasta que entren y salgan del trozo ó de su casilla.
10. Las horas para el personal de trenes se contarán una hora antes de salir y otra después de llegar á su destino.

Sueldos.

- 1.º Aumento de un *treinta* por ciento en los sueldos actuales.
- 2.º Minimum de sueldo tres pesetas, y para las guardabarreras *una* peseta *cincuenta* céntimos.

Jubilaciones.

1.º Derecho á retiro ó jubilación á los cincuenta años de edad y veinte de servicio, con el 50 por 100 del sueldo máximo disfrutado; á los veinticinco de servicios, el 60 por 100; á los treinta años, el 70 por 100, y á los treinta y cinco, el 80 por 100.

2.º Jubilación forzosa á los sesenta años de edad, respetando los derechos adquiridos desde la fecha de ingreso en las Compañías, y para los empleados de líneas fusionadas, desde la fecha de ingreso en estas últimas.

3.º Al fallecer un agente que disfrute pensión, el 75 por 100 de ésta pasará á la viuda, con carácter vitalicio, y á falta de viuda, el 50 por 100 de la pensión del fallecido á los hijos menores de diez y ocho años, si son varones, y de veintitrés, si son hembras.

4.º La viuda del agente fallecido en accidente, y siempre de hallarse en condiciones de disfrutar pensión, disfrutará la que hubiere lugar, sin tener en cuenta los años de matrimonio.

5.º Cuando la viuda contraiga nuevo matrimonio, cesará la pensión de viudedad, que pasará íntegra á los hijos menores de diez y ocho años, si son varones, y de veintitrés si son hembras. Siendo los hijos inútiles para el trabajo, la pensión será vitalicia.

6.º En el caso de que el agente fallecido dejase hijos habidos en matrimonio anterior, la mitad de la pensión de la viuda pasará á estos menores.

7.º Al fallecer un agente, siempre que no se halle comprendido en ninguna de las condiciones descriptas para que los suyos perciban pensión, la Compañía entregará á la viuda ó á sus hijos ó á sus padres las siguientes cantidades:

A. Si el agente fallecido llevaba de servicio más de un año y menos de cinco, tres pagas.

B. Si el agente fallecido llevaba más de cinco y menos de diez años, seis pagas.

C. Si el agente fallecido llevaba de servicio diez años y menos de quince, nueve pagas.

D. Si llevaba de servicio quince años y menos de veinte, doce pagas.

8.º Dichas pagas serán abonadas dentro de los nueve días del fallecimiento.

9.º En el caso probable de que el agente fallecido no dejara viuda, hijos ni padres, la Compañía sufragará al Comité Nacional de los Ferrocarriles españoles los gastos que ocasione el entierro decoroso.

10. Las pensiones se pagarán por meses vencidos, y bajo ningún concepto podrán ser cedidas, ni empeñadas, ni retenidas, ni servirán de garantía para ninguna especie de obligación que pudieran contraer los titulares.

11. Las pensiones que por este reglamento se conceden son incompatibles con cualquier pensión que, en virtud de cualquier precepto legislativo ó resolución judicial, tuviese la Compañía que abonar á sus agentes ó á los herederos de éstos.

12. Ni las Compañías ni la Federación Nacional de los Ferrocarriles españoles podrán modificar ninguno de los artículos preinsertos sin antes ponerse de acuerdo ambas partes, y las modificaciones que se establecieran por estimarlas necesarias, no tendrán, en ningún caso, efecto retroactivo con las pensiones liquidadas.

Multas.

Queda suprimida la facultad en las Compañías de imponer multas á sus agentes.

Impuesto de utilidades.

Que las Compañías paguen el impuesto de utilidades.

Ascensos.

Que los ascensos sean cada dos años.

Postergaciones.

1.º Los agentes que estén postergados por delitos político-sociales deberán ocupar el puesto que les corresponda en el escalafón con arreglo á los años de servicio.

2.º Que los agentes que fueron huelguistas en el año 1893 en la Compañía de M. Z. A. ocupen en el escalafón el lugar que debían tener como sus compañeros de ingreso en la Compañía, puesto que dichos individuos fueron postergados por la causa que hoy se persigue, que era el mejoramiento, y siguen postergados en su carrera diez y nueve años.

Retenciones.

Las Compañías no podrán despedir á ningún agente por retenciones judiciales.

Fianzas.

Supresión de las fianzas y depósitos que retienen las Compañías á sus agentes.

Gratificaciones.

Todo agente percibirá como gratificación el 10 por 100 de su sueldo anual.

Enfermedades.

1.º En los casos de enfermedad las Compañías satisfarán el sueldo íntegro á sus agentes durante tres meses, terminados los cuales sin haberse repuesto les abonará medio sueldo durante otros tres meses y si no se hubiera repuesto le declarará excedente, con la obligación de restituirle en su empleo una vez restablecido, con el mismo número que tenía en el escalafón cuando fué declarado excedente.

2.º Las enfermedades venéreas ó sífilíticas, sus derivadas ó las provenientes del uso de bebidas alcohólicas y las padecidas por desidia ó riña, no se hallan incluídas en las bases preinsertas.

3.º Correrán de cuenta de las Compañías los gastos de médico y farmacia del personal y sus familias, que presten servicio en las estaciones en que exista paludismo ú otras enfermedades endémicas.

4.º Las Compañías están obligadas á tener asistencia médica y farmacéutica permanente en todas las estaciones que por su importancia y movimiento lo requieran.

Accidentes.

1.º Siempre que por accidentes en el servicio resulte un agente de las Compañías lesionado, se le abonarán íntegros sus sueldos por todo el tiempo que tarde en restablecerse, á más de los honorarios médicos y farmacéuticos.

2.º Si por la importancia de las lesiones sufridas en accidentes fuera conveniente que el agente ó agentes heridos pasasen al hospital para su mejor curación, ordenará la Compañía por su cuenta que se les destine á salas de preferencia, sin que por ello se considere relevada de abonar los sueldos de que trata el párrafo anterior.

3.º En el caso desgraciado de que un agente ó agentes falleciese de resultas de un accidente, las Compañías vienen obligadas á ordenar y sufragar todos los gastos que ocasione el traslado de los cadáveres al punto de su residencia, si así lo desean las familias de los fallecidos.

Traslaciones.

Las Compañías, al trasladar á un agente, le abonarán *cincuenta* pesetas en concepto de indemnización por los gastos que se le originan, que se abonarán á la salida del agente.

Destajos.

Supresión del trabajo á destajo.

Responsabilidad.

Cada uno de los agentes de la Compañía será directamente responsable de sus actos.

Viviendas.

1.º Las Compañías construirán casas espaciosas, higiénicas y confortables, como dormitorios del personal de trenes y tracción en los puntos donde pernocten y para los agentes de todas aquellas estaciones, apeaderos y apartaderos que disten de poblado un kilómetro como mínimo; iguales condiciones deberán reunir las casillas de Vía y Obras.

2.º Los agentes que presten servicio en estaciones insalubres ó apartadas de poblados serán relevados á los seis meses de prestar servicio en ellas.

"Carnets,, de identidad.

1.º Todo agente se hallará en poder de un *carnet* de identidad con la fotografía del interesado, que servirá para viajar por todas las Compañías españolas. La confección de este *carnet* correrá á cargo de las Compañías, y el importe del mismo, que no excederá de una peseta, estará á cargo de los interesados.

2.º Las familias de los agentes viajarán en las mismas condiciones que lo verifican en la actualidad las de los agentes de la Compañía del Norte.

3.º En los casos que la familia del agente que por categoría le corresponda viajar en tercera clase y deseara pasar á segunda ó primera, abonará el doble ó triple de lo que le corresponda.

4.º Las Compañías facilitarán pases gratuitos á los hijos de los agentes para asistir á la Escuela, así como pases de provisiones á las familias de los mismos.

5.º Los agentes jubilados viajarán gratis por todas las Compañías españolas, solicitando los oportunos pases al jefe de estación de su residencia.

6.º Las familias de los agentes jubilados disfrutarán de iguales beneficios que las de los agentes en activo servicio.

Fiestas.

El personal á jornal no reconoce más días festivos que los domingos y el 1.º de mayo.

Licencias.

1.º Todos los agentes de las Compañías tendrán derecho á veinte días de licencia al año con sueldo. Las Compañías tendrán suficientes agentes para los casos de enfermedad y para que en forma adecuada puedan sus agentes hacer uso de las licencias.

2.º Los agentes que hayan disfrutado ya los veinte días de permiso y por casos urgentes debidamente justificados necesitare un nuevo permiso, se les concederá sin sueldo.

3.º Los agentes que no hicieren uso de la licencia anual por exigencia del servicio, percibirán una gratificación del 90 por 100 del sueldo de los días de licencia, cuya gratificación la percibirá en la nómina del mes de junio del año siguiente.

Escuelas.

Las Compañías pondrán escuelas en los sitios que por su distancia ó importancia no puedan asistir á dichos centros los hijos de los agentes, interviniendo los Sindicatos en la adquisición de material y en el nombramiento de profesorado.

Reingresos.

A los agentes que fueran despedidos de la Compañía, al ingresar nuevamente en ella, se les reconocerá el tiempo de servicio que llevaban para los efectos de la jubilación.

SECRETARÍA DEL PERSONAL

FUENTE: A.H.R. Caja 183 Cpta. 17

FEDERACIÓN NACIONAL
DE
FERROVIARIOS ESPAÑOLES

Madrid, 20 de Mayo

de 1912.

Piamonte, núm. 2 (Casa del Pueblo).

MADRID

Sr. Director de la Compañía de las f.e. de M. E. C.
Madrid

Muy señor nuestro: Despues de minucioso y detenido examen, el personal de Ferrocarriles en general, dentro del cual se halla el perteneciente á esa Compañía, acordó en su primer Congreso ferroviario cuáles eran las reclamaciones que por su carácter de generalidad y condiciones de necesaria urgencia debieran ser presentadas á las Empresas, en la seguridad de que éstas atenderían lo que de ellas se solicitaba, pensando, tanto en que lo solicitado se hallaba dentro de lo que sin excesivos sacrificios pudiera concederse, cuanto que las Empresas cumplirían su deseo, diversas veces expuesto, de contribuir al mejoramiento moral y material de su personal.

Al propio tiempo que en nombre y representación de los ferroviarios, el Congreso determinaba cuáles eran las reclamaciones á formular, y lo hacía condicionándose, más que á las necesidades sentidas por el personal que representaba, á las razones de modestia que la situación económica de las Empresas pudieran actualmente exigir, acordó que este Comité Nacional fuese quien alcanzase el honor de remitir á usted aquellas reclamaciones que son expresión general de lo que los agentes de esa Compañía de su dirección esperan recibir en concepto de necesaria mejora que imponen las exigencias de una vida modesta y humana.

Con este deber cumplimos, teniendo el gusto de unir á la presente detallada relación de las reclamaciones.

Asegurando que interpretamos fielmente el pensamiento del personal ferroviario español, no vacilamos en afirmar que nos complacería en extremo que desapasionadamente, cual corresponde á las aspiraciones legítimas de los ferroviarios al pretender mejorar sus condiciones de vida, examinase usted las reclamaciones que en su nombre y representación le remitimos y nos permitimos hacerle por la presente carta; que seguros estamos de que si son el desapasionamiento de un lado, de otro el fiel acatamiento que se debe á los sentimientos de justicia los que inspiran los actos de esa Empresa, las reclamaciones serán atendidas en su totalidad.

No obstante, si causas ignoradas por nosotros obligasen á esa Compañía á establecer algunas modificaciones

á las reclamaciones adjuntas, mucho le agradeceríamos que, al tener á bien comunicarnos la modificación ó modificaciones establecidas, se sirviese señalarnos las razones en que la variación se fundamente, con el fin de que al ponerlo en conocimiento del personal afecto á su Empresa, éste pudiera discernir con el necesario elemento de convicción acerca de las variantes por esa Compañía establecidas.

Esperamos que, haciendo honor á su deseo de velar por el mejoramiento de su personal, tendrá á bien atender las peticiones que, como queda dicho, le hacemos por la presente carta y por mandato de su personal mismo.

Aprovechamos la ocasión para ofrecernos de usted atentos y s. s. q. b. s. m.

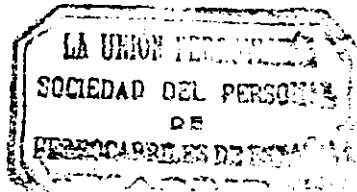
Por el Comité Nacional:

El Presidente,

Vicente Acuña

El Secretario,

Ramón Cordero



INICIADORES DE UN MONTEPIO DE M.Z.A.



SEÑORES VALDALISO, ROMERO, ALCAÑIZ, MARTÍNEZ CARRIÓN, ENCABO, SALIDO
Y ALCANTUD, INICIADORES DEL MONTEPIO EN LA COMPAÑÍA DE M. Z. A.

FUENTE: "Adelante" nº 17, de 05-07-1911



Comisión del taller de material Sjo de Valladolid donde se inició la huelga (Fot. Sans.)

FUENTE: "Adelante" nº 44, de 09-04-1912

CARTA DE LA SECCION CATALANA
A LAS OTRAS SECCIONES DE LA FEDERACION NACIONAL
DE LOS FERROVIARIOS

«*Barcelona 29 de Julio de 1912.* — Compañeros de la Junta directiva de La Unión Ferroviaria, Sección de Salud. Por acuerdo de nuestra Asamblea extraordinaria, celebrada el sábado 27 de los corrientes, se aprobó comunicar á los compañeros del Comité Nacional nuestra disconformidad sobre la forma en que han sido presentadas las bases á las Compañías, pues en dichas bases no se fija plazo para su contestación, y esto, como comprenderéis, podrá retener *legalmente* todo el tiempo que las Compañías tuvieran por conveniente. Así, pues, esperamos vuestra contestación para ponernos de común acuerdo, puesto que, al par que á vosotros, escribimos á las demás Secciones; y una vez hecho esto, exigir, y no implorar, pues sólo imploran los débiles, y nosotros no lo somos. Sin más por hoy, quedamos vuestros y de la causa. — Por la Junta directiva: el Vicepresidente, *Angel Martin*; el Secretario, *Antonio Martinez.*»

FUENTE: B.I.R.S. de febrero de 1913. Págs. 158
y 159.

COMPANIA DE LOS FERROCARRILES
DE
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

COMITÉ DE BARCELONA

Minuta n.º

P. Presidente del Comité
Nacional de la Federación
de ferrocarriles españoles
Barcelona 9 de Septiembre de 1912

Muy Sr. mío: He leído
el honor de acusar a V. recibo
de la atenta carta de su
Comité fecha 20 de Julio últi-
mo cumpliendo manifestar
lo siguiente:

Me está muy fuerte en
razón que los Comités re-
ciban las quejas o reclama-
ciones que directamente les
presenten los empleados, y
que en lo justo y en lo posible
las atiendan, porque un
cambio por aquella que
los admita viniendo presen-
tados por empleados de otras
Compañías y mas aun por
entidades de que formen parte
principal personas que,
por muy dignas que sean,
son completamente extrañas.

2100. — Imp. Henrich y C. — 1-1911 — H. 1.000.

A. Mod. n.º 12.

queda sin pago y esto es lo que

al servicio ferroviario.

No debe, pues, extrañar a
un Comite que esta Compañia se
abstenga de entrar a discutir con
el las peticiones presentadas y
se limite con lo presente, en jus-
ta correspondencia a la conjetura
formo en que le fueron dirigidas
la manifestar su creencia de que
no debe haber pasado bien en Comite
la extraordinaria importancia que
extraña lo que se puede, cuando
tan confiadamente supone que
ha de ser en su totalidad aten-
dido, ya que para hacerlo no
solo habria de renunciar la
Compañia a repatriar dividendos al-
gunos a sus accionistas y a des-
truir las cantidades necesarias al
mejoramiento de via, edificios
y material, sino que se veria
gravemente comprometido el
exacto y puntual pago de los
intereses de las obligaciones base
de su credito y de su vida.

FEDERACIÓN NACIONAL
DE
FERROVIARIOS ESPAÑOLES

Domicilio social: Piamonte, núm. 2.

MADRID



13 de septiembre de 1912.

A las Secciones y Delegaciones.

ESTIMADOS COMPAÑEROS: A continuación os trasladamos la carta que con fecha de ayer nos hemos creído en el deber de dirigir á la Sección Catalana de nuestra Federación, tanto con el principal objeto de aconsejarles la actitud que deben adoptar por conveniencia de todos los federados, cuanto para señalarles cómo las determinaciones tomadas por nuestros compañeros de la indicada Sección Catalana se apartan de lo que todos acordamos en el Congreso ferroviario y nos comprometimos á cumplir.

Y como en la carta se expresa con la necesaria amplitud nuestro pensamiento y las razones de conveniencia en que fundamos nuestros consejos, pasamos á transcribirla.

Madrid, 12 de septiembre de 1912.

A la Junta Directiva de la Sección Catalana.--Barcelona.

Estimados compañeros: Hemos leído en la Prensa de esta y de esa localidad que el día 11 del actual celebrasteis una Asamblea en que, á ser cierto lo publicado, tomasteis los siguientes acuerdos:

1.º Que se mande una comunicación al Comité Nacional de Madrid, manifestándole que esa Sección ha creído conveniente remitir á las Compañías de M. á Z. y á A. y Norte una petición en la cual se les exige contestación á las bases presentadas por los compañeros de Madrid, con las modificaciones que se aprueben en vuestra Asamblea.

2.º Que en el remitido á las Compañías se les marque un plazo de tres días para la contestación, y que durante este tiempo se forme una Comisión de propaganda que se encargue de la redacción y tiraje de un Manifiesto á las demás Secciones, explicándoles los atropellos que les obligan á tomar las cosas por el otro camino.

3.º Que queda convocada la Asamblea próxima para dentro de veintidós días, y que entonces, si la contestación de las Compañías no está en relación con las peticiones, se declare la huelga general, dando el plazo mínimo que marca la ley.

La comunicación que se anuncia en los acuerdos aun no la hemos recibido; pero como el asunto tiene extraordinaria importancia, nos creemos en el deber de escribiros para aconsejaros, con el deseo de que atendáis nuestros consejos.

Nuestras referencias son que os obliga á tomar la determinación acordada la actitud de la Empresa de M. á Z. y á A. (Red Catalana), quien á la indelicadeza de no contestar á las reclamaciones añade aumentos de jornadas en las ya largas que sufrís.

Cierto que esto tiene todos los caracteres de una provocación que debemos aceptar; pero cierto también que debemos hacerlo cuando convenga, al propio tiempo que á vosotros, al resto de la organización.

Esta conveniencia de toda la organización es la que nos ha hecho sufrir, con resignación aparente, la falta de delicadeza de todas las Compañías que, como esa Red Catalana, no han contestado, y compañeros de diferentes Empresas que se nos dirigieron en consulta recibieron nuestro consejo de que calmasen sus justas impaciencias, por reclamarlo así el interés general.

No ignoráis que nuestro Congreso tomó, entre otros, el acuerdo de tener ultimada y fun-

cionando la organización antes de declarar un movimiento, y el de que fuese este Comité Nacional quien recordase la respuesta, si ella no era dada, quien señalase plazo y quien preparase y realizase el movimiento, si á ello se nos obligase.

Y vosotros que os comprometisteis, según concretas manifestaciones hechas en el Congreso por vuestros delegados Broto y Ribalta, ahora tomáis el acuerdo de presentar las reclamaciones, señalar plazo á las Compañías y declarar huelga, atribuyéndoos facultades que no os fueron concedidas y faltando á la palabra que nos disteis de acatar los acuerdos de nuestro indicado Congreso.

Y tomáis resoluciones de tan extremada gravedad é importancia, acordando en ésa un movimiento del personal de M. á Z. y á A. y Norte, imponiéndoo al resto del personal, que nada ha tratado de este asunto, porque nada debió tratar si los acuerdos que todos los ferroviarios hemos tomado han de obligar, como corresponde, á que á ellos ajustemos nuestra conducta.

Aparte estos hechos de extremada importancia, resulta que con vuestras resoluciones expresáis, en los momentos actuales, que habéis prescindido de las conveniencias de todos los ferroviarios y, como es consiguiente, de la organización.

Porque si en estas conveniencias de todos los ferroviarios de la Federación hubieseis pensado, seguramente serían otros los acuerdos que tomásteis, ya que, aun admitiendo, como admitimos, os halléis en condiciones ventajosas y seguros de vuestro triunfo, debisteis demostrar vuestra resolución para ponerlos con vuestra fuerza á la disposición de la causa general, cuando fuese llegado el momento de recordar las bases enviadas á las Empresas y el de plantear la lucha, procurando extenderla lo más posible para asegurarnos el triunfo de todos los que nos hallamos en condiciones de luchar.

Esto admitiendo de grado os halláis en condiciones de luchar solos con seguridades de triunfo: que si, por errores fáciles de padecer, no resultase así, y precisáseis como consecuencia el apoyo solidario de la Federación, entonces probaríais haberos desentendido aún más de las conveniencias generales, ya que vuestro acuerdo obligaba á reclamar un movimiento solidario cuando estamos conteniendo impacencias, tan legítimas como las vuestras, para conseguir reservar las fuerzas y aplicarlas á una lucha de conquista de mejoras.

Es decir que, por virtud de vuestro acuerdo, precipitadamente tomado á impulsos de una justa indignación, tendría que intentarse el empleo de las energías en reserva para cosa distinta á lo que por conveniencia de todos están destinadas, lo cual ni puede pedirse en nombre de una solidaridad bien entendida, ni debe concederse. Un verdadero espíritu de solidaridad, en los dos casos citados, en el de tener fuerza para conseguir vuestro propósito ó en el de precisar auxilios, lo que os aconseja, en nombre de la conveniencia general de los ferroviarios, es lo que os pedimos: que sufráis breve tiempo la situación en que os coloca la Empresa y que reservéis vuestras fuerzas y energías para aumentar la de todos en el momento oportuno, cosa que á vosotros mismos conviene.

Y tened en cuenta que el tiempo de espera no ha de ser mucho, porque estamos con los trabajos de organización muy avanzados, y una vez terminados hemos de dedicarnos de lleno á la cuestión de reclamaciones y derivaciones consiguientes.

No terminaremos sin indicaros que pongáis atención en vuestra actitud y observaréis fácilmente habéis incurrido en inmerecidas desconsideraciones con la Federación, porque desentendiéndoos de ella dejáis incumplido el ofrecimiento que hicisteis de cumplir exactamente los acuerdos del Congreso; porque inconscientemente os colocáis en situación de sacrificio á la vuestra de momento, la conveniencia de toda la organización, y con ello vuestra propia conveniencia, y porque de modo indirecto, y usurpando facultades que la Federación no os concedió, queréis imponer vuestro criterio y actitud al de las demás Secciones, y si el caso llegase, aspiráis á que á requerimientos vuestros se declaren en huelga si lo consideráseis preciso.

Y no terminaremos tampoco sin deciros que notaréis asimismo, á poca atención que pongáis, que con vuestras determinaciones una vez más incurris en injusto y perjudicial menosprecio de este Comité Nacional, porque, contra vuestro propio deber, ni nos habéis puesto en antecedentes del hecho, ni solicitásteis informes para conocer si á la conveniencia general de la organización resultaría beneficiosa la determinación vuestra, y porque nuevamente anunciáis

al propósito de dirigiros directamente á las Secciones solicitando lo que no debe ser solicitado por otro conducto que el nuestro.

Y tened en cuenta que al señalaros lo que resulta del hecho de desentenderos de este Comité Nacional, lo hacemos, no por lo que de mortificante tenga para nuestras personas, sino en razón á que no hacerlo equivaldría á tanto como á abandonar el deber que aquellos á quienes representamos nos impusieron de hacer cumplir con sus deberes á todos los que por hallarse dentro de la Federación están obligados á cumplir y cumplirán con gusto por ser de general conveniencia.

Para terminar, y por si las impaciencias pudieran erróneamente escudarse en nuestra demora en hacer la organización, decimos que ponemos á disposición de la Federación nuestros cargos, si se nos demostrase que materialmente se pudo emplear en la labor que acerca de esto hemos venido realizando menor tiempo del empleado.

Y añadiremos que, aun admitida la tardanza, lo procedente era evitarla, hasta censurando nuestra conducta, si se consideraba censurable, y obligarnos á modificarla; pero en modo alguno apropiarse facultades que la organización otorgó á este Comité Nacional para tomar acuerdos de tan considerable importancia que muy bien pudieran desbaratar nuestra Federación.

Y os advertimos que nos dirigimos á las Secciones todas de la organización, dándoles traslado de esta carta y pidiéndoles que en nombre del interés general, si os dirigís á ellas como anunciáis, os recuerden el deber que tenéis de hacerlo por nuestro conducto, y al propio tiempo os señalen la conveniencia de que aplacéis vuestro acuerdo de huelga, por vuestro bien y el de los demás.

Mucho nos complacería que hubiésemos tenido el acierto de expresar con claridad nuestro pensamiento, porque á ser ello así, seguros estamos de que nuestro consejo leal y sincero será con gusto atendido por vosotros.

Quedamos vuestros y de la causa obrera. Por el Comité Nacional: *El Secretario*, RAMÓN CORDONCILLO.—*El Vicepresidente*, DANIEL ANGUIANO.

No dudamos que comprendiendo la justicia de nuestras consideraciones, expuestas en la precedente carta, y lo conveniente que para el común interés es que el consejo sea atendido por los ferroviarios de la red Catalana, vosotros impondeís, si ello fuera preciso, aquellas razones de conveniencia á la Sección Catalana, señalándole la necesidad de que, si á ello les obligase las circunstancias, aplacen la realización del movimiento, porque así lo aconseja un buen espíritu de solidaridad.

Esto es lo que os pedimos, y esto es lo que no dudamos nos concederéis, pensando en que lo hacéis en beneficio de todos, y dentro de todos á los compañeros á quienes van dirigidos los consejos de la carta.

Una vez más, sometidos á vuestro reflexivo juicio, quedamos vuestros y de la causa obrera.

POR EL COMITÉ NACIONAL:

El Presidente,
Vicente Barrio.

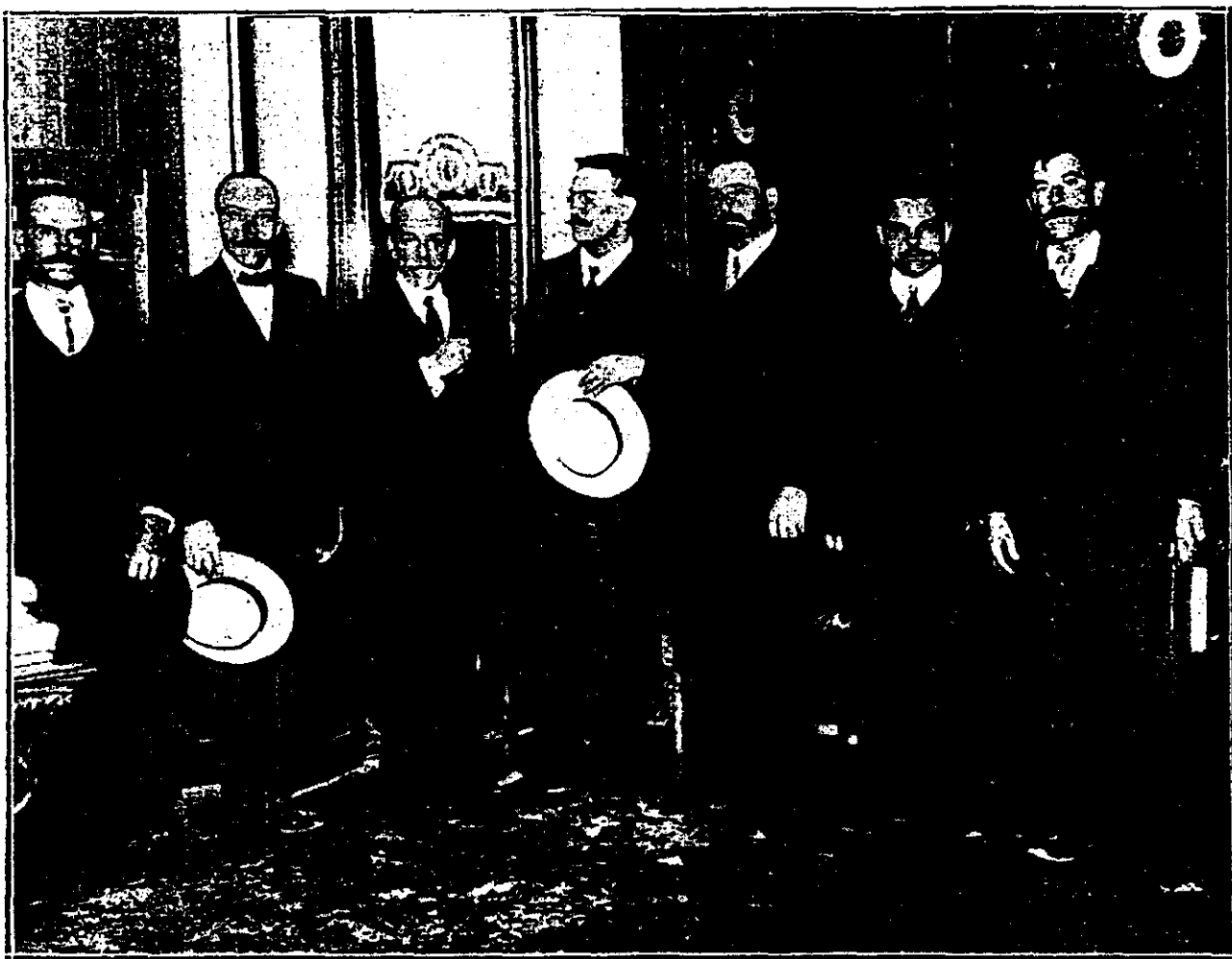
El Secretario,
Ramón Cordoncillo.



La Comisión de los ferroviarios de Cataluña a su llegada a la estación de Atocha.

Fot. (Enrique.)

FUENTE: "Adelante" nº 68, de 24-09-1912



Los comisionados catalanes en el despacho del Sr. Villanueva.

(Fot. Enrique.)

FUENTE: "Adelante" nº 68, de 24-09-1912

FERROVIARIOS ESPAÑOLES

Domicilio social: Piamonte, núm. 2.

MADRID



A las Secciones y Delegaciones.

ESTIMADOS COMPAÑEROS: Como sabéis, se hallan entre nosotros los compañeros comisionados por la Sección catalana para buscar solución al conflicto habido entre el personal ferroviario de la Compañía de M. Z. y A. (Red Catalana) y esta Empresa.

En la noche de ayer, este Comité tuvo el gusto de ser visitado por aquellos compañeros y, como consecuencia de la entrevista, de ser informados de las razones que á los ferroviarios de la indicada Red Catalana obligaron á tomar el acuerdo de declarar la huelga.

Las razones son de vosotros conocidas, por haber sido las mismas que os tenemos expuestas en la circular anterior en que tratamos de este asunto.

Fué nuestro consejo que pusieran de su parte cuanto les fuese posible para hacer comprender á sus compañeros el deber en que se hallaban de aplazar la realización del movimiento anunciado.

Para ello nos fundamos principalmente:

En que la conveniencia general de los ferroviarios todos, y, como consecuencia, de ellos mismos, exigía de los compañeros de la Red Catalana demorasen el movimiento para cuando, en plazo que no ha de hacerse esperar mucho, pudiera realizarse, si ello fuese preciso, en aquellas condiciones de generalidad convenientes para todos, y por serlo acordadas y aceptadas en nuestro Congreso.

Y en que aquellas condiciones de conveniencia general de todos los ferroviarios imponía el aplazamiento, como deber de solidaridad que reclama el resto de la organización.

Los comisionados de Barcelona hallaron de justicia y dignas de toda atención las razones en las que fundaba este Comité Nacional el ruego que les hacíamos para que solicitasen de sus representados el aplazamiento de la huelga acordada; pero nos indicaron que, contra su voluntad y deseo, no podían atender nuestra petición y consejo, porque de tal modo había arraigado en los ferroviarios de la Red Catalana su decisión de realizar el movimiento si no se cedía á sus reclamaciones, que aquellos compañeros no se hallaban en disposición de escuchar consejo alguno que tendiese á hacerles desistir de su acuerdo, aunque fuese, como nosotros pedíamos, por breve plazo y por conveniencia de todos.

Deducimos de lo que nuestros compañeros comisionados nos han informado, que tal es la situación de ánimo en que se halla el personal de la Red Catalana que le anula la reflexión y no le deja comprender que con su decisión de ir á la huelga y no atender la petición de aplazamiento que se le solicita fraccionan las fuerzas y dividen la lucha, quitándole aquel carácter de unidad que proporciona mayores garantías de triunfo.

Y considerando de extremada conveniencia el que nuestros compañeros de la Red Catalana reflexionen acerca del deber en que se hallan de atender un consejo que, no perjudicándoles en nada, reclama el interés general, nos dirigimos á las Secciones y Delegaciones de la Federación, á fin de que si éstas se hallan conformes con nuestro pensamiento se dirijan á la Sección Catalana, telegráficamente, pidiéndoles que por deber de solidaridad dejen en suspenso su acuerdo de huelga y esperen á que llegue el momento de las conveniencias generales.

Os pedimos os dirijáis á la Sección Catalana en el sentido y forma indicado, por si, como sospechamos, no atienden nuestro consejo suponiendo que el no sea expresión del pensamiento unánime ó, por lo menos, de la gran mayoría de la organización.

Los telegramas á la siguiente dirección: Unión Ferroviaria, Menéndez, 11. - Barcelona.

Quedamos vuestros y de la causa obrera.

Por el Comité Nacional: El Secretario, *Ramón Corbachillo*. — El Presidente, *Vicente Barrio*.

HUELGA DE 1912 EN LA RED CATALANA DE M.Z.A.

Instrucciones para el caso de huelga.

La orden de huelga irá firmada por el presidente de la Unión Ferroviaria, sección catalana, y con el sello de la entidad.

Todas las instrucciones y órdenes que se hayan de circular deberán asimismo ir firmadas por el presidente de la Unión Ferroviaria, sección catalana, y el sello de la misma, debiendo considerarse nulas todas aquellas que les falte este requisito, salvo el caso de que el presidente no gozara de libertad, que las firmaría el vicepresidente ó el vocal que se designara.

Recibida por los delegados la orden de huelga, observarán las instrucciones siguientes:

Comunicarán á todos los agentes y empleados de la Compañía dicha orden y transmitirán con toda urgencia y claridad las instrucciones que para servicio se dan, mandando un propio á recorrer la línea por ambos lados de Estación, para poner en antecedentes á las brigadas, guardas y guardesas.

La huelga empezará á la madrugada del día designado en la orden de huelga.

Los operarios de los talleres abandonarán el trabajo, retirándose ordenadamente á sus casas, y procurarán á todo trance dejar los trabajos á ellos encomendados sin destruir ni perjudicar los intereses de la Compañía.

El día de la huelga únicamente circularán los trenes siguientes: el 850, ó sea el tren de lujo de Madrid; el 902, ó sea el correo de Valencia; el 700, ó sea el ligero de Valls; el 201, ó sea el rápido de Port-Bou, y el 105, ó sea el expreso del Litoral, todos en la totalidad de su trayecto.

Las brigadas y demás personal de trenes que se hallen pernoctando en Zaragoza, Caspe, Mora y Reus para salir en algún tren, aguardarán en los puntos de pernocta el paso del tren 850 para regresar de viajero al punto de su residencia.

Las brigadas y demás personal de trenes que se hallen pernoctando en Tarragona y San Vicente para salir en algún tren, aguardarán en los puntos de pernocta el paso del tren 302, para regresar de viajero al punto de su residencia.

Las brigadas y demás personal de trenes que se hallen pernoctando en Valls, Roda, Vilafranca y Martorell para salir en algún tren, aguardarán en los puntos de per-

nocta el paso del tren 700 para regresar de viajero al punto de su residencia.

Las brigadas y demás personal de trenes que se hallen pernoctando en Port-Bou, Girona, Empalme y Granolers para salir en algún tren, aguardarán en los puntos de pernocta el paso del tren 201, para regresar de viajero al punto de su residencia.

Las brigadas y demás personal de trenes que se hallen pernoctando en Arenys y Mataró para salir en algún tren, aguardarán en los puntos de pernocta el paso del tren 105 para regresar de viajero al punto de su residencia.

El personal de los trenes y máquinas que se hallen en circulación por haber salido el día anterior, deberá regresar á los puntos de su residencia en alguno de los trenes citados, según la línea en que se hallen.

El personal de los trenes, ya de mercancías, ya de viajeros y el de las máquinas solas que por haber salido el día anterior hayan de ser alcanzados por algunos de los trenes citados en alguna estación en que aquél no tenga parada, verán los conductores y maquinistas, por el itinerario, la estación en que habrán de quedarse para regresar al punto de su residencia, una vez hayan hecho entrega formal del tren á su cargo al jefe de estación.

Las brigadas de Vía y Obras, guardas y guardesas, así como el personal del recorrido, máquinas piloto y el de las estaciones permanecerán en sus puestos hasta que haya pasado el tren correspondiente á su línea, y quince minutos después abandonarán sus puestos ordenadamente, dejando los de Vía y Obras todas las herramientas, vagonetas y demás enseres en el lugar correspondiente ó acostumbrado para su seguridad, y si se hallasen practicando algún trabajo que su abandono inmediato implicase algún peligro para la circulación de la vía deberán terminarlo, sea el que fuere el tiempo que se invierte; los de las máquinas piloto apagarán los fuegos transcurridos los quince minutos indicados, procurando que la máquina quede en lugar seguro; los del recorrido recogerán las herramientas y se cerciorarán de que nada falta, y el personal de la estación, una vez llegado que sea á la estación inmediata el tren que les corresponda de los indicados, se retirarán asimismo de los edificios y terrenos de la Compañía, después de tener la seguridad de que todo queda ordenadamente.

Los jefes de estación mandarán á

las autoridades del pueblo ó localidad una comunicación notificándoles el paro general, para que se encarguen de la custodia de los edificios y mercancías de la Compañía ó á ella encomendadas.

Los jefes de estación remitirán á Barcelona, en el tren que de los citados les corresponda, toda la recaudación y metálico que obre en su poder.

Los cinco trenes mencionados llevarán en el furgón de cola una señal convenida para advertir á las guardesas y demás personal de la vía que tras de aquel tren no circula ningún otro, y que pueden retirarse con sujeción á las instrucciones recibidas, por haber empezado la huelga.

El personal de todos los servicios deberá permanecer alejado de la vía, para que en ningún momento puedan atribuirle actos de violencia, que desdirían de nuestra cultura y perjudicarían la justa causa que defendemos.

El personal de oficinas, pequeño material y servicio eléctrico, declarada que sea la huelga, cesará en absoluto en sus trabajos.

En el caso no probable de que al personal que ocupa habitaciones propiedad de la Compañía le hiciesen desalojar la vivienda, lo efectuarán sin resistencia alguna, corriendo los gastos que al personal se originen de cuenta de la Unión Ferroviaria, sección catalana, que serán abonados una vez restablecida la normalidad.

A las peticiones presentadas á la Compañía se añadirá, en el caso previsto de la instrucción anterior la siguiente: «La Compañía abonará á la entidad los gastos ocasionados á sus agentes por el traslado de sus viviendas.»

No se dará ninguna orden por telégrafo para que no pueda ser sorprendida la buena fe de ningún agente.

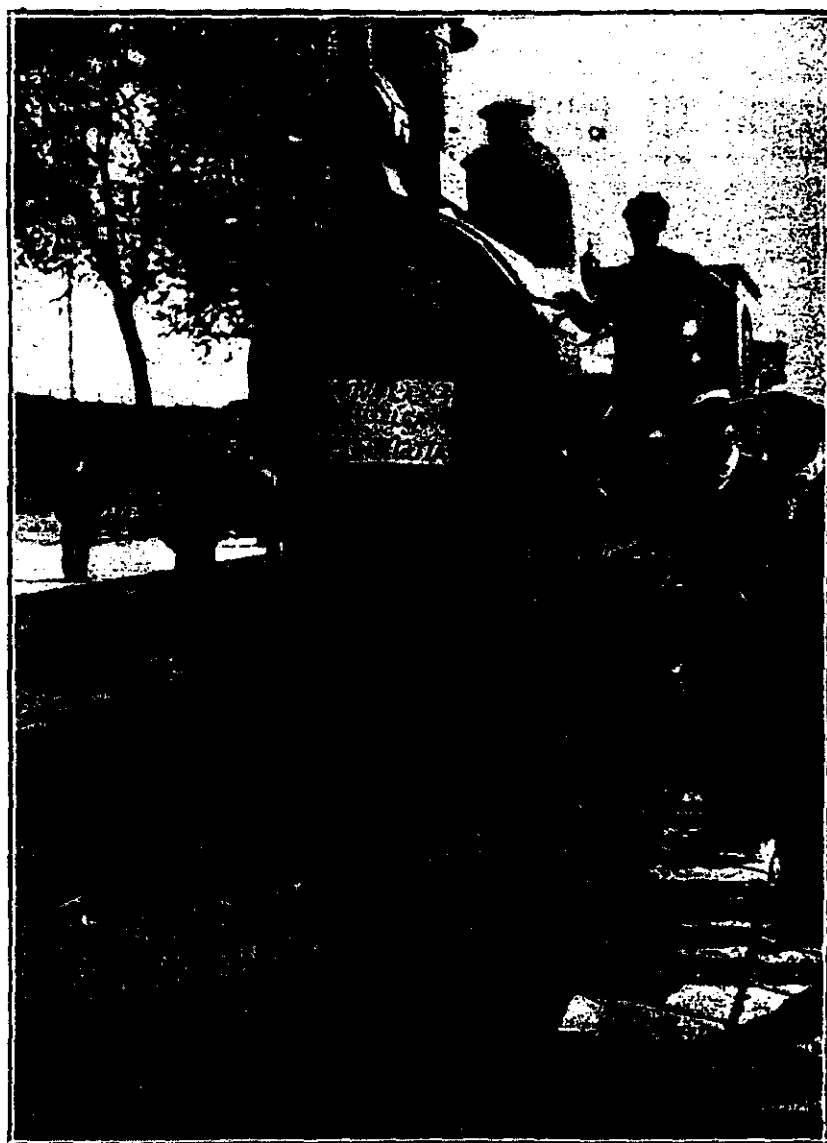
A la llamada del telégrafo no se acudirá.

Para la normalidad de la circulación ó vuelta al trabajo será precisa la orden firmada y sellada en idéntica forma que la que se dará para empezar la huelga.

Todo el personal de la Compañía que recaude fondos de la misma deberá llevar las cuentas al día desde el recibo de las instrucciones.

Todo el personal que esté en huelga viene obligado á firmar dos veces al día, en el lugar ó punto de residencia, á las once de la mañana y cinco de la tarde, durante todo el período de lucha.

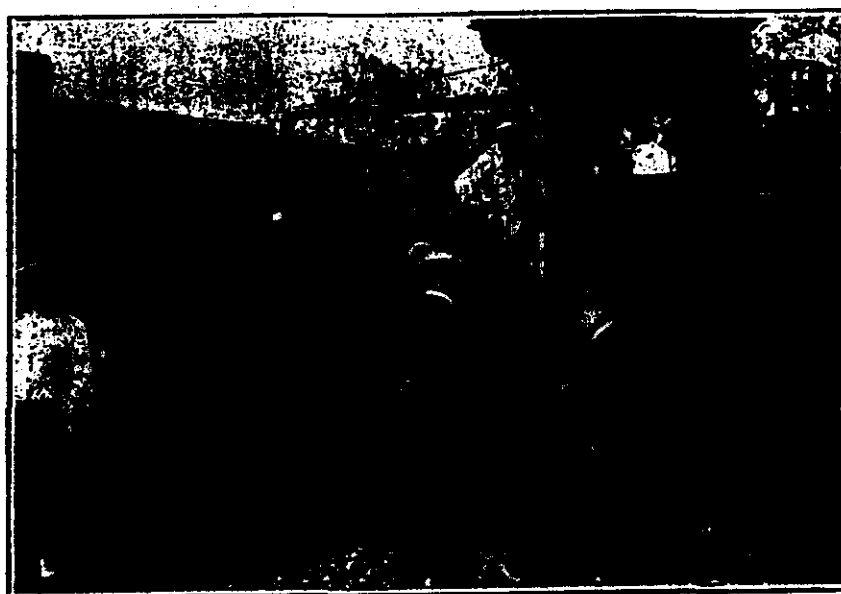
Los compañeros del Norte recibirán las instrucciones en tiempo oportuno, caso de ser necesarios.



Máquina del último tren destinado á ir recogiendo huelguistas.
Fot. Marín



Guardia civil en Barcelona custodiando los equipajes.
Fot. Baguñá y Coruel.



El general de Ingenieros organizando un tren militar.
Fot. Baguñá y Coruel.

FUENTE: "Adelante" nº 67, de 08-10-1912

CARTA DEL COMITÉ NACIONAL DE LA FEDERACION DE LOS FERROVIARIOS,
PREGUNTANDO A LAS SECCIONES SI DEBE DECLARARSE LA HUELGA O NO

A las Secciones y Delegaciones

«Estimados compañeros: Por razones que no es este el momento de analizar ni juzgar, el personal ferroviario de M. á Z. y á A. (red catalana), desatendiendo el consejo de la Federación, se ha creído en el caso de cumplir su acuerdo de lucha, y en los momentos actuales se halla dentro de ella.

Esto coloca á nuestra Federación en situación especial, acerca de la cual considera este Comité Nacional debe consultar á los federados todos, para que sean éstos quienes nos determinen la conducta á seguir en asunto de tan extremada importancia y gravedad.

Como la Prensa ha publicado y como los rumores han hecho circular, los Poderes públicos parece poníanse descaradamente al servicio de la Empresa ferroviaria en lucha, haciendo que las fuerzas del Ejército, que son de toda la nación y no de Sociedad capitalista alguna, sustituyan á los trabajadores ferroviarios huelguistas; y las demás Compañías ferroviarias, también según los mismos rumores, obligaban ó pretendían obligar á que alguno de su personal pasase á la red catalana para que hiciese traición á la causa del trabajo, que es la planteada actualmente en Cataluña.

Dió lugar esto á que este Comité Nacional, en la noche de ayer y á hora avanzada, visitase al señor ministro de Fomento, para prevenirle del conflicto que se provocaba por parte de Gobierno y Compañías ferroviarias, si ambos adoptaban las actitudes de parcialidad indebida y vergonzosa que resultaban de los rumores circulados y para recordarle que deber de Gobierno y Compañías era mantenerse en el más absoluto terreno de neutralidad.

El ministro de Fomento hizo á este Comité Nacional, como respuesta á nuestras reclamaciones, la afirmación, jurada por su honor, que el Gobierno había circularado las órdenes más terminantes á las Compañías, incluso la de M. á Z. y á A., para que en modo alguno obligase á su personal á suplir al declarado

en huelga, y la de que el Gobierno, contra lo que falsamente se ha dicho, no ha utilizado ni utilizaría al Ejército para otros servicios que el de hacer circular los correos, que es servicio que corresponde al Estado, y el de vigilancia de la vía.

No obstante esto, nos dirigimos á las Secciones y Delegaciones para que éstas, después de efectuar votaciones al efecto, nos contesten á la pregunta concreta siguiente:

Caso de que el Gobierno, cumpliendo su palabra, mantenga la actitud de no consentir que las Empresas obliguen á actuar de esquirols á su personal y la de no emplear al Ejército en otros servicios que el de hacer circular los correos del Estado y los de vigilancia de la

vía, ¿debe declararse la huelga por solidaridad hacia los ferroviarios de la red catalana?

Deseamos que los compañeros todos, al emitir sus votos, lo hagan en plena conciencia de los sagrados deberes que se imponen, y esperamos que las votaciones se hagan directas y por papeleta, á fin de dar á cada compañero, dentro de lo posible, los medios más absolutos de independencia y libre manifestación de lo que su conciencia considere debe votar.

Para que las Directivas y delegados nos notifiquen el resultado de las votaciones os enviamos modelos al efecto.

Tened en cuenta que debiendo hacerse recuento de votos, procede consignar el número de votantes habidos en uno y otro sentido, así como el de los abstenidos, y que «no tendrá valor alguno» el resultado de la votación en que no se consignó número, «aunque se diga fué tomado el acuerdo por unanimidad ó aclamación».

Esperamos que, dada la gravedad de la situación, os reunáis sin demora alguna y nos enviéis el resultado de las votaciones con extrema urgencia.

Este Comité Nacional se oree en el deber de exponer su opinión acerca de la votación que os propone. Y es ésta: que en tanto las afirmaciones del ministro de Fomento sean cumplidas por el Gobierno, en tanto

la lucha quede planteada entre Empresa y ferroviarios, y éstos en condiciones de luchar por sí solos ventajosamente, cual tienen asegurado los trabajadores en huelga, al interés general de la Federación, y aun al de los mismos ferroviarios de la red catalana, conviene que nuestra actitud sea la de no comprometer estérilmente el interés de todos en un movimiento solidario para el que se precisaría fuese otro la realidad actual de nuestra organización.

Como es consiguiente, nuestro criterio y nuestro consejo no puede ni debe producir otro efecto entre nuestros federados que el de ser sometido á su desapasionada reflexión.

Pero llegado que sea el momento de votar, á su propio pensamiento y á su propia conveniencia es á la que únicamente deben escuchar y atender.

Y cuentan los compañeros todos con que si el resultado de la votación es contrario al consejo y criterio emitido por nosotros, este Comité Nacional hará suyo el acuerdo de la mayoría y lealmente cumplirá con su deber, ejecutando el mandato que reciba, salvada como queda con el criterio expuesto y el consejo dado la gran responsabilidad moral que hemos contraído con la Federación.

Terminado el objeto principal que motiva esta circular, consideramos de conveniencia indicar que, cúmplase ó no se cumpla la orden terminante del Gobierno para que Compañía alguna obligue á su personal á prestar servicio en la red catalana, todo aquel compañero á quien se pretendiese obligar, debe negarse en absoluto á actuar de traidor de nuestra clase, que es la suya, en la seguridad de que la Federación se hace cargo de quien, por negarse, pudiera ser despedido por la Compañía en que prestase sus servicios.

Deseándoos mucho acierto en vuestras decisiones, quedamos vuestros y de la causa obrera.

Por el Comité Nacional: El secretario, Ramón Cordoncillo.—El presidente, Vicente Barrio.»

CARTA DEL COMITE NACIONAL COMUNICANDO
SE IRA A LA HUELGA EL DIA 9 DE OCTUBRE

El Comité Nacional á los federados

«COMPAÑEROS:

Más de 70.000 ferroviarios han manifestado de manera franca y ostensible el deseo de secundar el paro que sus compañeros catalanes mantienen en estos momentos.

Las causas de la huelga son de todos conocidas: la desenfrenada y bárbara explotación de las Empresas y la falta de consideración para sus sufridos y vejados agentes, no contestando, ni aun por delicadeza, á las justas reclamaciones acordadas en el Congreso celebrado en el último mes de Junio y elevadas con la mayor corrección á su estudio en 20 de Julio.

Sordas ó despreciativas, no han querido oír las respetuosas demandas de su personal, que no han sido más producto de agitadores, sino necesidad apremiante de vivir una vida más humana; más racional, disminuyendo las largas jornadas de trabajo que enervan el cuerpo, amengúan la inteligencia y degradan el espíritu.

Aumento del menguado salario para poder comer aunque no sea más que lo estrictamente necesario para reponer las fuerzas físicas gastadas en la diaria faena.

Los que con espíritu sereno estudian esta manifestación de la voluntad ferroviaria no podrán culpar á los obreros de la anomalía que se crea, porque su deseo, mil veces manifestado, no es el de crear conflictos ni promover disturbios, sino el de mejorar su condición como hombres y como ciudadanos.

Pan, descanso, respeto á la dignidad, justicia, en suma. Estos son nuestros lemas.

Estúdienlos sin pasión los que deban y pueden hacerlo.

Compañeros: Por vuestra propia y soberana voluntad este Comité Nacional ha decretado la huelga para el día «nueve» del actual, y si vuestro voto fué unánime, sea también unánime vuestra firmeza para conseguir el triunfo.

Que nadie de vosotros desmaye en esta gran pelea de explotados y explotadores.

Nuestra causa es noble y justa, y en defenderla todos debemos rivallizar.

Si la perdemos, habremos perdido hasta nuestros puestos de trabajo y sufriremos la humillación y el desprecio de los vencedores.

Compañeros! Hermanos! Cumplid todos con vuestro deber para que no llegue este caso.

Si por un acuerdo se ha abandonado el trabajo, nadie debe volver á él hasta que otro acuerdo lo determine ó este Comité Nacional lo ordene.

Sed prudentes y correctos como hombres y sed enérgicos y templados como huelguistas.

Nuestra huelga debe ser muy ordenada y pacífica; que los que están tan cargados de razón como nosotros lo estamos, no han menester más que su mesura para triunfar.

Tenedla todos, compañeros, respetando á personas y cosas para que nuestra causa no se malogre ni nos resten simpatías.

No os olvidéis que en nuestro proceder tranquilo y correcto está nuestro triunfo.

Que la victoria corone nuestros anhelos para que podamos gritar satisfechos:

¡Viva la Federación de Ferrovios españoles!

Madrid, 1.º de Octubre de 1912.

El Comité.

FUENTE: "Adelante" nº 70, de 08-10-1912

ANEXO 149

NOTA JUSTIFICATIVA DE LOS GASTOS QUE OCASIONARIA A M.Z.A.
LA APLICACION DE LAS "BASES"
DE LA FEDERACION NACIONAL DE FERROVIARIOS

De las 26 bases establecidas, 12 importarían aumentos en los gastos de personal.- Fijándose sólo en 7, da:

Sueldos

Aumento 30% en sueldos, de 24.340.450	7.302.135
Sueldo mínimo 3 ₡, excepto Guardabarreras, que sería 1,5 ₡	2.456.159
	<hr/>
	9.758.294

Gratificaciones

Se pide que todo agente perciba una gratificación del 10% de su sueldo anual.
10% de 31.642.585 (1) 3.164.258

Descansos y horas extraordinarias

Se pide descanso decenal en los servicios en que por su índole no se puede implantar el semanal y se establece toda una reglamentación sobre las horas de servicio. Los aumentos importarían 5.943.138

Licencias

Se pide, todos los agentes tengan derecho a 20 días de licencia con sueldo y que los que por exigencia del servicio no hicieran uso de la licencia, perciban el 90% de su sueldo de los días de licencia. El aumento de gasto sería 1.150.140

Jubilaciones y Caja de Previsión

Lo que se pide en las Bases es imposible de cifrar, pero salta a la vista que es muchísimo más de lo que representa lo que hay establecido en Francia, cuya aplicación de la Ley de Retiros se sabe ya que importa más del 20% de la suma de los sueldos, al llegar al régimen normal. De manera que, aun contando que lo que se pide en las bases no fuera más que lo que hay establecido en Francia, y es sin duda muchísimo más, importaría, por lo menos, al llegar al régimen normal, 20% de 34.098.744 6.819.748

Las 7 peticiones, pues, 26.835.568 ₡.

Mas como el aumento por Jubilación y Caja de Previsión, se refiere a la época en que se ha llegado al régimen normal y no se ha llegado todavía en M.Z.A. a dicho régimen, por ello se ha cifrado solamente en 20 a 25 millones.

No se ha sumado a los gastos, lo que produciría la aplicación de

Impuesto de Utilidades
Enfermedad
Traslaciones
Viviendas
Escuelas

Respecto a aumentos por enfermedad, traslaciones y escuelas, nada se dice porque algunos de ellos son incalculables.

Por lo que se refiere a utilidades, baste saber que lo que hubo de satisfacer el año pasado únicamente por el personal que satisface el 5%, asciende a 231.414 ₡. Como el aumento de 30% pedido, más 10% de gratificación aumentaría 100 a 143 el impuesto del 5% de utilidades de todos los agentes de la Compañía que se pretende que pague ésta, sería 330.992 ₡. Y como con el aumento pedido, parte del personal que hoy no paga impuesto, lo pagaría, el gasto ascendería a más de 400.000 ₡.

Respecto a viviendas, la construcción de 2.000 de las mismas, a 4.000 ₡, sería 800.000 ₡, cuyos intereses y amortización, más gastos de conservación, sería unas 680.000 ₡ al año.

- (1) Debería ser en rigor de 34.098.744, al sumar lo de salario mínimo y sería 3.409.874.

FUENTE: A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.- Nota de 29-09-1912.

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE LA

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES

de Medina del Campo á Zamora
Y DE ORENSE Á VIGO

A los Sres. Empleados y Obreros de esta Compañía

PARTICULAR

Muy Sres. míos y amigos. Ha estallado una huelga ferroviaria en Cataluña que amenaza generalizarse, con cuyo motivo creo debido y útil á los intereses de todos dirigiros mi voz amiga y sincera, mediante la presente, rogándoos fijéis en su contenido vuestra mayor atención.

Es innato en los hombres, bien legítimo, y digno por tanto del mas grande respeto y solicitud de parte de aquellos que pueden darle satisfacción, el deseo de mejorar cada uno su posición social ó por lo menos atender con desahogo al sustento de su familia y á su porvenir.

Entendiéndolo así el Consejo Administrativo, con cuya presidencia me honro, ha procurado dar al personal en los últimos años, de un modo progresivo y constante, aquellas ventajas que han sido compatibles con el mal estado económico de la Compañía, procurando especialmente favorecer al personal más desvalido y modesto.

Bien sabéis que el capital accionista, que dió ser á la Compañía, ha sido mermado considerablemente en su cuantía nominal y en su valor efectivo y que desde la creación de la Compañía en 1862 no ha podido percibir un solo céntimo procedente de los productos de la explotación. Este hecho, puesto en parallelo con las mejoras acordadas á favor del personal en los últimos años, testifica con suprema elocuencia la verdad de las anteriores manifestaciones.

Pero, aún prescindiendo de la consideración que acabo de exponer, es evidente que ha sido acordado á nuestro personal un progreso favorablemente desproporcionado con los aumentos que han arrojado los productos.

Vedlo en estas cifras que extraigo de nuestras Memorias oficiales.

Los productos brutos de las líneas, fueron, comparando los dos años extremos de la última década:

	ZAMORA	GALICIA
Año 1901, Pesetas.	560.920,29	2.791.822,03
» 1911, id.	576.168,91	3.910.255,93
Aumento por ciento.	2,71	40,06

El gasto de personal fué, haciendo abstracción del de Administración Central en lo que se refiere al Consejo, que ha disminuído, y á la Jefatura de la Explotación, el que sigue:

	ZAMORA	GALICIA
Año 1901, Pesetas.	197.622,40	701.852,67
» 1911, id.	245.263,90	1.103.284,51
Aumento por ciento.	24,11	57,20

Observad como en la línea de Zamora, con un aumento insignificante de 2,71 por ciento, el personal ha tenido una mejora de 24,11 por ciento.

Ahora, si del producto bruto pasamos á hacer igual comparación con el neto, para lo cual habremos de dejar á un lado la línea de Zamora, cuyos rendimientos líquidos por su exigüidad dan lugar á variaciones desproporcionadas, tendremos:

	GALICIA
Año 1901, Pesetas.	1.336.728,45
» 1911, id.	1.674.372,53
Aumento por ciento.	25,25
id. en el personal.	57,20 por ciento

Examinando en conciencia tan expresivas cifras habréis de haceros cargo de la solicitud con que el Consejo Administrativo ha atendido al personal de la Compañía y comprender que no hacen falta estímulos ajenos y coacciones exteriores que vengán á alterar la paz y buena correspondencia que esta Administración ha venido sosteniendo con sus empleados y obreros y á menoscabar el afecto sincero de que sois objeto de nuestra parte.

El Consejo ha de perseverar en su noble y paternal proceder á medida que los medios lo permitan, aparte de que los empleados dignos que pudieran hallar en otra parte una mejora de posición, aún sintiendo perderlos, tendrán siempre el apoyo y recomendación merecidos, pero no podrá suscribir este Consejo, por imposibilidad evidente, á las pretensiones de que, haciendo uso de vuestro nombre y representación, se le ha dado conocimiento recientemente, cuya exageración propende sin duda por su enormidad á indisponernos á los que hemos de convivir en buena armonía para el bien de los intereses de todos.

Esto es todo lo que he de deciros en nombre del Consejo Administrativo para que, pesándolo en vuestro sano juicio, arregléis á él vuestra conducta en la crisis ferroviaria que se está desarrollando y que ha de producir desastres en los intereses y amargos llantos en las familias si no recibe solución razonable é inmediata.

¡Quiera Dios alejar este azote de la Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo!

Antonio Massó

APENDICE 151

COMPañIA M.Z.A.

DATOS DE LA COMPañIA SOBRE PARTICIPACION EN LA HUELGA

RED CATALANA		Nº EMPLEADOS	PRESTARON SERVICIO
OFICINAS			
Servicios Centrales		25	Todos
Servicio de Títulos		16	8
" Comercial		32	12
" de Contabilidad		31	19
" de Intervención		127	31
" de Vía y O. (Central)		17	16
" " " (Regional)		45	Todos
Explotación		8	3
Movimiento		23	12
Pequeño Material y S. Eléctrico		16	15
Ordenanzas			Todos
SERVICIOS ACTIVOS			
Explotación	Personal Trenes	302	6
	Revisores	32	2
	Jefes Estación	131	65
	Factores	442	45
	Personal inferior		Casi nadie
Mat. y Trac.	Jefes Dptº. Rev. y		
	Agregados	10	9 y 1 dudoso
	Maquinistas y Fogoneros	340	1
	Personal Recdº		Nadie
	Personal Depósito		8 contratados y 3 operarios
	Talleres Clot		1 Jefe y 7 c.
Vía y Obras	Asentadores		Todos
	Brigadas y Guardas		1/3

Está, pues, muy claro que la huelga fue seguida masivamente por el llamado "personal activo", salvo en casos de jefes (jefes de Depósito y de Reserva, Agregados, Asentadores y Jefes de Estación; estos últimos, el 50%). En cuanto a oficinas, se situó la participación en el 50%, aproximadamente.

Por lo que se refiere a Zaragoza (Red Antigua), la participación fue:

- Depósito.- Huelga casi total, pues sólo quedaron disponibles 1 Maquinista y 1 Fogonero.
- Personal de Vía.- Hizo huelga casi todo el personal.
- Personal de Movimiento.- Sólo 2 Jefes de Estación siguieron la huelga, pero los Factores y los agentes inferiores holgaron casi todos.

FUENTE: A.H.R. Caja 183 Cpta. 17.

ESCRITO DE LAS COMPAÑÍAS NORTE, M.Z.A., ANDALUCES Y M.C.P.
EXPONIENDO SU DISCONFORMIDAD CON LOS PROYECTOS DE LEY
QUE SE ESTABAN DEBATIENDO EN LAS CORTES

Excelentísimo señor:

Los que suscriben, presidentes de los Consejos de administración de las Compañías de los Caminos de Hierro del Norte, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal y Ferrocarriles Andaluces, ante V. E., con la más respetuosa consideración, exponen: Que el detenido estudio que los Consejos de administración de las Compañías que representan han hecho del proyecto de ley presentado por el Gobierno de S. M. á las Cortes para regular las relaciones de las Compañías de ferrocarriles con su personal, ha producido en su ánimo el convencimiento firmísimo de que los preceptos en aquél contenidos, no sólo lastiman y vulneran los derechos de las Compañías, adquiridos mediante las respectivas concesiones, y hasta ahora nunca ni por nadie desconocidos, sino que, además, de llegar á ser ley, de tal modo se perturbarían las relaciones entre aquéllas y sus agentes, que llegaría á hacerse punto menos que imposible la normal explotación de las líneas; por lo cual, en vista de que no ha sido hecha en el Congreso de los diputados la información pública que era de esperar, dada la importancia y transcendencia del asunto, y en evitación de mayores males, se ven en la irremediable necesidad de formular ante V. E. la más solemne protesta contra dicho proyecto, á fin de que en modo alguno pueda interpretarse su silencio como tácito asentimiento y conformidad con el criterio y tendencias en que aquél se inspira.

No son las Compañías como frecuentemente, pero con manifiesto error jurídico se afirma, simples usufructuarias de los ferrocarriles.

Sus derechos, así como sus obligaciones, nacen del contrato bilateral, que entraña toda concesión administrativa de aquella clase, y cuyas estipulaciones han de cumplirse fielmente, tanto por ellas como por el Estado, sin que una ni otra parte pueda entenderse por sí sola facultada sin el mutuo consentimiento para alterarlas.

Pues bien; ni en la vigente ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, ni en las leyes especiales de concesión, ni en los pliegos de condiciones particulares á cada una, ni en los reglamentos, por fin, de Política é inspección, existe precepto alguno en que, por modo directo ni indirecto, se establezca el derecho de la Administración pública á inmiscuirse é intervenir en las relaciones de carácter civil y privado que, por virtud del contrato del trabajo, existen entre las Compañías y sus agentes; relaciones jurídicas que habrán de subordinarse, salvo pacto en contrario, al principio de recíproca libertad que permita á las partes condicionarlo y rescindirle.

Dejando á un lado que el contrato del trabajo no se halla aún especialmente regulado por nuestras leyes, salvo en los rudimentarios y deficientes principios consignados en el Código civil para el arrendamiento de servicios, y aun prescindiendo también de que los de la explotación ferroviaria, por su especialidad y variedad de funciones, no se acomoden fácilmente á reglas generales, sería, á nuestro entender, tarea estéril aspirar siquiera á que, obligando á las Compañías á establecer normas para su celebración, merezcan la aprobación del Gobierno, se logren evitar los conflictos entre aquéllas y sus obreros, conflictos que tienen por

fundamento razones ó causas tan singularmente circunstanciales como variables y complejas.

Pero, sea cual fuere el resultado de tal intento, lo que las Compañías no pueden pasar desapercibido sin la necesaria protesta es que, á título de regular aquellas relaciones, los Poderes públicos se crean asistidos del derecho á exigir, como en el

artículo 1.º del citado proyecto de ley se establece, que las Compañías sometan á la aprobación del Gobierno los reglamentos relativos al ingreso, ascenso, régimen, disciplina, y separación de su personal, así como los estatutos que regulen el contrato del trabajo y las Cajas de pensiones. Ni tal derecho se haya atribuido por disposición alguna el Estado, ni las relaciones contractuales que á virtud de la concesión existen entre aquél y las Compañías ferroviarias permiten semejante atentado á los derechos del concesionario, ni conocemos, por fin, legislación alguna extranjera en países en los que la explotación de los ferrocarriles se realice por Compañías que lleve la facultad de intervención del Estado, como Poder social, á límites tales en que quede anulado por completo el indiscutible derecho del patrono.

Ajenas las Compañías ferroviarias á todo linaje de discusiones de carácter político, que al apasionar los espíritus son elementos de discordia allí donde sólo el culto al trabajo y el respeto al interés público deben servir de norma á las relaciones entre el patrono y el obrero, no molestarían la atención de V. E. si no creyeran, como firmemente creen, que no es desconociendo y mermando los legítimos derechos del primero, como mejor se armonizan las relaciones de ambos. Por otra parte, y

examinando la cuestión en su aspecto esencial y puramente económico, fácilmente se advierte que ni las Compañías pueden comprometerse, de hoy para siempre, á contraer obligaciones que pueden en determinados momentos ser de imposible cumplimiento, por incompatibles con su situación financiera, ni renunciar á aquella autonomía y libertad de acción que es indispensable para mantener por derecho propio el principio de su autoridad y la disciplina entre sus servidores.

Jamás desconocieron las Compañías ferroviarias, sino por el contrario, aceptaron gustosas, aquella intervención é inspección del Estado que en garantía de los intereses públicos se halla establecida en las leyes, y cuyo objeto exclusivo es asegurar, en cuanto á la explotación, el cumplimiento por las mismas de las obligaciones que por el contrato de concesión contrajeron; pero esa intervención, que debe mantenerse dentro de los límites prefijados, en reciprocidad de los derechos por aquéllas adquiridos, no puede hacerse en modo alguno extensiva á las relaciones jurídicas de carácter privado que se establecen entre las Compañías y sus agentes, y que, desenvolviéndose en la esfera del derecho común, han de quedar sólo subordinados en cuanto á su alcance, efecto y consecuencias, al conocimiento de los Tribunales.

Otro aspecto de no menor gravedad é importancia tiene para las Compañías ferroviarias el proyecto de ley que examinamos, y es el que

hace relación al caso previsto en el artículo 19 del mismo, ó sea á la imposibilidad de que un laudo arbitral aumente las obligaciones de aquéllas en el orden económico, en términos que excedan ó no de sus posibilidades financieras. No; no es posible, sin que ello implique un verdadero atentado al derecho de propiedad, que se confiera á Tribunal alguno la facultad de condenar al patrono, cualquiera que él sea, á cumplir obligaciones, ya en forma de salarios, sueldos ó pensiones, en cantidad superior á aquella que voluntariamente se impuso, ni semejante atropello podría disculparse ó cohonestarse con razones de público interés. Por otra parte, no se ocultará seguramente á la superior inteligencia de V. E. la gravedad que entraña poner en tela de juicio, ni siquiera de examen, las posibilidades económicas de Sociedades que, necesitando acudir al crédito para cumplir cuantiosas obligaciones que el Estado le impone para el mejoramiento del servicio de explotación, cabría se viesen privadas de aquel recurso, si de algún modo pudiera traslucirse en el mercado, por efecto de aquel examen, que su capacidad financiera era discutida.

Finalmente, el proyecto en cuestión confiere al Estado el derecho de reglamentar las remuneraciones, de organizar el trabajo y hasta el de fijar el régimen disciplinario de los agentes, lo que equivale á apoderarse de la gestión del servicio ferroviario, desposeyendo del mismo á las Compañías, que no podrían así

aceptar las múltiples responsabilidades que les impondría la explotación sin la libertad de organizar ésta en la forma que estimen más conveniente. En caso de aprobarse este proyecto sufrirían cambio tal las condiciones en que las Compañías aceptaron la responsabilidad de aquel servicio, que les sería difícil continuar asumiéndola, por lo que podrían llegarse á ver en la precisión de solicitar del Gobierno que, haciendo éste uso de los medios que los pliegos de condiciones de las concesiones le reservan, procediera á la reversión anticipada de las mismas.

Por las consideraciones expuestas, los que suscriben, en la representación que ostentan,

Suplican á V. E. que, teniendo en consideración, se sirva admitir la protesta que, por su conducto, elevan á los Poderes públicos contra el proyecto de ley aludido.

Madrid, 28 de Octubre de 1912.—
Por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, Alejandro Pidal y Mon.

Por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, Faustino Rodríguez San Pedro.

Por la Sociedad de ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal, el presidente del Consejo, Guadalupe.

Por la Compañía de los ferrocarriles Andaluces, el presidente del Consejo, Guadalupe.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE

Circular de Dirección general núm. 166.

Restablecida la normalidad en los servicios de la Compañía, esta Dirección general se complace en comunicar al personal de la misma su propósito de persistir en el camino de mejoras emprendido en los últimos años á medida que lo han ido consintiendo los recursos de que la Compañía puede disponer.

Á este efecto, y de acuerdo con el Consejo de Administración, en los presupuestos de las dos Redes de la Compañía para el próximo año de 1913, se consignará una importante mejora en los sueldos del personal, especialmente en los inferiores á 3.000 pesetas anuales y con preferencia para los más modestos: se procederá á la creación de nuevas plazas, á fin de reducir en lo posible el trabajo diario, aumentando los descansos periódicos y mejorando la reglamentación relativa á licencias y enfermedades; se establecerá el trabajo intensivo en las Oficinas centrales de Madrid y Barcelona; se acelerará la construcción de viviendas para el personal y se implantará un nuevo régimen para el servicio de pensiones mediante la aprobación del Gobierno, reduciendo los años de servicio necesarios para obtener pensión de retiro, aumentando en un 33 por 100 la cuantía de dichas pensiones y estableciendo el retiro anticipado en los casos de invalidez.

El conjunto de todas las mejoras apuntadas habrá de producir en los presupuestos de las dos Redes de la Compañía, para el año 1913, un aumento de 5.000.000 de pesetas, aproximadamente, en los gastos de personal.

Esta Dirección general espera que el anuncio de tales mejoras ha de llevar al ánimo de todo el personal de la Compañía el convencimiento pleno del interés con que se estudian y atienden las conveniencias del mismo, en armonía con la situación económica de aquélla, y abriga la seguridad de que á las manifestaciones expuestas corresponderán todos extremando su celo y voluntad para la buena marcha del servicio y la defensa de los intereses puestos á su cuidado, en beneficio del público, de la Compañía y de las conveniencias propias del personal.

Madrid, 20 de Octubre de 1912.

El Director general,
E. MARISTANY.

COMPañÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE

Orden de Dirección general núm. 196.

Descansos con percepción de haber ó jornal, licencias y socorros en casos de enfermedad ó accidente del trabajo.

Descansos, con percepción de haber ó jornal.—1.º Los agentes y obreros de plantilla cuyas funciones sean peculiares de la explotación propiamente dicha de las líneas de esta Compañía, percibirán íntegramente, á partir de 1.º de Enero de 1913, el jornal ó haber que les corresponda en sus descansos periódicos, disfrutando del expresado beneficio á razón de un jornal ó día de haber por quince días; proporción que para el personal de todas clases directamente adscrito al servicio de trenes y máquinas se amoldará estrictamente, acrecentándola en lo menester, á los turnos establecidos ó que se establezcan para dicho servicio.

2.º Los Jefes de Servicio tomarán las disposiciones oportunas, para que al acomodar los descansos periódicos á las circunstancias especiales de las diversas funciones de cada clase de agentes, se abonen en nómina los haberes ó jornales respectivos al tenor de lo preceptuado en la regla anterior, tanto si corresponden á jornadas enteras de descanso, como si, por las particularidades del servicio, tuviera que fraccionarse aquél en medias jornadas.

3.º Cuando las necesidades del servicio y el número de agentes y de obreros adscritos al mismo, dificulten en algún caso la organización de los turnos convenientes para el ordenado y sucesivo disfrute de los descansos periódicos, podrán acumularse éstos por trimestres, tanto para facilitar el cometido de los correspondientes equipos de relevo, que sucesivamente deberán trasladarse á las estaciones donde hayan de prestar servicio, como, para permitir á los agentes y obreros titulares el disfrute de los descansos que les correspondan con el percibo íntegro de sus haberes ó jornales durante los seis días consecutivos de cada trimestre, en que gozarán aquellos con tal motivo de la facultad discrecional de ausentarse de su residencia.

4.º Los Jefes de Servicio, teniendo en cuenta las necesidades de la explotación, así como las conveniencias particulares de los agentes, que habrán de armonizarse en cuanto sea posible, tomarán las disposiciones de detalle que mejor procedan, para la práctica de los anteriores preceptos.

Licencias.—1.º Se hace extensiva á todo el personal cuyas funciones sean peculiares de la explotación propiamente dicha de las líneas de la Compañía, dándole la máxima amplitud que corresponda á las conveniencias de dicho personal, en armonía con las exigencias del servicio, la facultad de obtener en uno ó varios

periodos, contados desde 1.º de Enero hasta 31 de Diciembre, quince días al año de licencia, con percepción de sueldo ó jornal entero.

2.º La obtención, señalamiento y disfrute de estas licencias se sujetarán á las reglas siguientes:

a) Tendrán derecho á los quince días anuales de licencia, contados desde 1.º de Enero hasta 31 de Diciembre, percibiendo integro su respectivo haber ó jornal, todos los empleados de Oficinas y los agentes cuyas funciones sean peculiares de la explotación propiamente dicha de las líneas de la Compañía, que les obligan á estar siempre dispuestos para el servicio de dicha explotación, sin permitirles el disfrute normal y seguido del descanso dominical.

b) Deberán acomodarse dichas licencias á las necesidades del servicio, armonizándolas, en cuanto fuere posible, con las conveniencias particulares de los agentes.

c) Las licencias expresadas deberán solicitarse por conducto del jefe inmediato con la antelación suficiente, indicando el número de días que se pidan, para poder atender los preceptos de la regla anterior; en caso de urgencia, se precisarán los motivos de la misma, para adoptar en su vista la resolución procedente.

d) Los Inspectores de Movimiento, los Jefes de Sección de Vía y Obras y los Jefes de Depósito podrán conceder y señalar las licencias que se pidan y no excedan de tres días, dando inmediata cuenta de su concesión á sus Jefes superiores.

e) Los Jefes citados en la regla anterior cursarán las peticiones de licencia que reciban, cuando se soliciten más de tres días de permiso, indicando los días de licencia que durante el año hayan concedido al agente peticionario, en uso de la facultad que les corresponde según la regla anterior, y todas las circunstancias que medien para señalar las fechas de disfrute de las licencias solicitadas, á fin de no perturbar la buena marcha del servicio.

f) Los Jefes de División, cuando no pase de diez días la licencia pedida, y los Jefes de Servicio, cuando no existan los de División ó pase de diez días la licencia solicitada, fijarán la fecha en que deberá disfrutarse, mientras proceda, con sujeción á los preceptos de esta Orden, teniendo en cuenta los datos ó informes á que se refiere la regla anterior y todos los antecedentes ó explicaciones complementarias que crean oportuno recabar ó reunir.

g) En todos los Servicios distintos de los tres mencionados en la regla d), corresponderá á los Jefes de Servicio la concesión y señalamiento de las licencias que se pidan, teniendo en cuenta los datos ó informes que á este fin recaben y reúnan.

h) Cuando medien circunstancias especiales que puedan justificar la ampliación del plazo máximo de quince días al año, señalado para las licencias del personal, los Jefes de Servicio acudirán á la Dirección General, exponiendo las consideraciones pertinentes, para que aquélla, ó en su caso el Comité de Dirección, acuerden lo que fuere procedente.

Socorros en caso de enfermedad ó accidente del trabajo.—1.º Los agentes, empleados ú obreros de carácter fijo y permanente que caigan enfermos ó sufran accidentes que les impidan atender las tareas ó funciones de su cargo, per-

cibirán durante el curso de su dolencia los socorros cuya cuantía y condiciones de disfrute se detallan en las reglas siguientes:

a) Cuando caiga enfermo un agente, cuidará el mismo de avisar en seguida verbalmente ó por escrito á su Jefe inmediato, para que éste pueda tomar las disposiciones necesarias á fin de asegurar el servicio que aquél debía prestar, y ponerlo en conocimiento del Servicio Sanitario, que habrá de extender en su caso los partes de baja y alta correspondientes.

b) Una vez comprobada y certificada por el Médico de la Compañía la enfermedad de un agente, disfrutará éste en concepto de *socorro*, durante el curso de la misma, mientras no exceda de sesenta días, de su haber ó jornal íntegro, con exclusión de toda clase de gratificaciones, pluses, primas, etc.

c) Si la enfermedad se prolongara continuando imposibilitado el paciente para la prestación del servicio que le corresponde, durante un plazo superior al de sesenta días señalado en la regla anterior, el Jefe del Servicio á que pertenezca el agente enfermo, dará cuenta del caso á la Dirección de la Compañía, indicando todas las circunstancias personales del agente y las especiales de su familia, para que en vista de las mismas pueda aquélla acordar, si lo estima procedente, la prolongación del socorro durante treinta días más.

d) Ningún agente podrá recibir en concepto de socorros por enfermedad, durante un plazo de doce meses, más de la cantidad correspondiente á los haberes ó jornales íntegros de noventa días.

e) Cuando la dolencia ó dolencias de un agente, con la consiguiente inhabilitación para el trabajo ó servicio, alcancen, en un plazo de doce meses, una duración mayor de noventa días, el Jefe del Servicio á que pertenezca el agente enfermo, recabará un informe especial del Médico de Sección correspondiente, que habrá de ser examinado y visado por el Jefe del Servicio Sanitario, para apreciar las circunstancias y consecuencias de la enfermedad, transmittiéndose estos informes á la Dirección de la Compañía con todos los antecedentes y explicaciones que se crean oportunos, á fin de que aquélla someta el caso al Consejo, que decidirá si deben prolongarse los socorros ó si el agente debe cesar de pertenecer á la Compañía.

f) No se abonará socorro alguno á los agentes enfermos á consecuencia de alcoholismo ó de infecciones venéreas ó sífilíticas, ni tampoco á los que en riña ó en desafío reciban heridas, ó que hagan tratar sus enfermedades por personas incompetentes para el ejercicio de la profesión médico-quirúrgica.

g) Los agentes que abandonen ó dejen de prestar su servicio simulando enfermedades que no resulten comprobadas ó certificadas por el Médico de la Compañía, así como los que se hallen ausentes de su domicilio al efectuar su visita dicho Médico, sin autorización expresa del mismo, incurrirán en los castigos reglamentarios que procedan, sin percibir socorro de ninguna clase; considerándose la reincidencia de tan graves faltas como causa bastante para su separación del servicio de la Compañía.

h) Los agentes que sufran en el ejercicio de su cargo ó funciones cualquier lesión que no pueda imputarse á su imprudencia, temeridad ó malicia, disfrutará de su haber ó jornal íntegro, con exclusión de toda clase de gratificaciones, pluses y primas, hasta la total curación de sus heridas, mientras no exija un plazo supe-

rior á noventa días, pasado el cual percibirán la mitad de su sueldo ó jornal, con sujeción á lo prescrito por las disposiciones legales vigentes en materia de accidentes del trabajo.

Quedan anuladas todas las disposiciones anteriores que sean contrarias á lo que se preceptúa en la presente Orden de Dirección.

Los Jefes de Servicio tomarán las disposiciones necesarias para organizar, sin pérdida de tiempo, los relevos del personal en sus descansos, licencias y enfermedades, á fin de que en el más breve plazo posible puedan ponerse en vigor los preceptos de esta Orden, á pesar del considerable aumento que habrá de sufrir por esta causa el número de agentes y de la preparación á que deberán someterse previamente muchos de ellos, para desempeñar en buenas condiciones los cargos y cometidos que con tal motivo se les confien.

El Subdirector de la Red catalana y los Jefes de Servicio de la Red antigua consultarán con esta Dirección general todas las dudas y dificultades que pueda suscitar la aplicación detallada de los preceptos contenidos en esta Orden.

Esta Dirección general, al dar á conocer al personal de la Compañía los acuerdos del Consejo de Administración de la misma, que se traducen en los preceptos antes formulados, abriga la seguridad de que sabrá aquél reconocer la importancia y alcance de las ventajas anejas á las concesiones acordadas, para corresponder á los beneficios obtenidos con el persistente celo y la firme adhesión que tan grandemente contribuyen á la buena marcha del servicio.

Madrid, 21 de Diciembre de 1912.

El Director general,
E. MARISTANY.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE

Orden de Dirección general núm. 197.

Nuevo Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, de viudedad y de orfandad, á los empleados de las líneas explotadas por la Compañía, y á las familias de dichos empleados.

El Consejo de Administración de esta Compañía aprobó, en sesión del 10 de Noviembre último, el adjunto Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, á favor de los empleados y obreros de las líneas que explota aquélla, y de las familias de los mismos, Reglamento que ha sido asimismo aprobado por Real orden de 19 del corriente mes, y que se pondrá en vigor en 1.º de Enero próximo, aplicándose á todas las pensiones que á partir de la expresada fecha se liquiden.

Al dar publicidad al citado Reglamento para que el personal de la Compañía conozca al detalle sus preceptos, cree oportuno esta Dirección general señalar las diferencias esenciales que ofrece, con relación á las reglas que para los propios fines figuran en el Reglamento vigente en la actualidad, ó sea el publicado en la Orden de Dirección núm. 179, fecha 23 de Diciembre de 1899, con la modificación anunciada en la Orden núm. 190 de la propia clase, fecha 23 de Diciembre de 1907, diferencias que pueden sintetizarse en los términos siguientes:

Convertir la *facultad* de la Compañía para la jubilación de sus agentes en *derecho* explícitamente reconocido á favor de los mismos.

Aumentar del $\frac{1}{80}$ al $\frac{1}{60}$ del haber por cada año de servicio, ó sea en un 33,33 por 100, la cuantía de todas las pensiones.

Aumentar del $\frac{50}{80}$ al $\frac{50}{60}$ del sueldo regulador, ó sea en un 33,33 por 100, el máximo importe, con relación á dicho sueldo, de las pensiones otorgadas.

Aumentar de 6.000 á 10.000 pesetas, ó sea en un 66,66 por 100, la máxima cuantía absoluta de las pensiones de retiro.

Reducir de treinta á veinticinco años de servicio, ó sea en un 16,66 por 100, el número de los necesarios para el retiro.

Reducir de diez á seis años, ó sea en un 40 por 100, el plazo de anterioridad en la celebración de los matrimonios, para que las pensiones de retiro sean transmisibles á las viudas de los agentes.

Establecer como *derecho* también de los agentes, la obtención del retiro por *invalidez* ó imposibilidad física, sin otra limitación, cualquiera que sea la edad del agente, que la de contar con quince años de servicio, plazo realmente corto para el disfrute de tan estimable derecho.

Basta la enumeración de las diferencias apuntadas para comprender cuán ven-

tajosa ha de resultar la reforma aneja al nuevo Reglamento, para todos los agentes de la Compañía que, sin distinción alguna de clases y sin sufrir el más insignificante descuento en sus haberes ó jornales, pueden ver asegurada su existencia en los últimos años de su vida, así como la de sus familias en caso de muerte.

Esta previsión tranquilizadora, tan necesaria para la vejez como injustificada cuando se goza aún de las energías propias de la edad madura, queda garantida en el nuevo Reglamento de pensiones, para los casos excepcionales de invalidez prematura, no ya como facultad discrecional de la Compañía, sino como derecho reconocido á favor de sus agentes.

Los agentes de esta Compañía verán en los preceptos y previsiones del adjunto Reglamento, la prueba evidente de los constantes afanes de aquélla, para mejorar la situación de su personal sin reparar en sacrificios, mostrando, en consecuencia, la plena satisfacción que estrecha y consolida los lazos de mutuo afecto y voluntad inmutable, tan necesarios para asegurar la buena marcha de todos los servicios, y para aunar como es debido los intereses de la Compañía, los de todos sus agentes y los generales del país, estrechamente ligados con el ordenado y progresivo funcionamiento de las explotaciones ferroviarias.

Madrid, 21 de Diciembre de 1912.

El Director general,
E. MARISTANY.

COMPANIA
DE LOS
CAMINOS DE HIERRO
DEL
NORTE DE ESPAÑA
DIRECCIÓN

CIRCULAR NÚM. 7

Madrid 6 de Mayo de 1916.

Tengo la satisfacción de poner en conocimiento del personal de la Compañía, que el Consejo de Administración de la misma, en vista de las presentes circunstancias que han encarecido el coste de la vida, ha acordado conceder una gratificación especial equivalente al *ocho y medio* por ciento de los haberes anuales, a todos los agentes de plantilla o a jornal, que llevando un año de permanencia en la Compañía en 31 de Diciembre último, *no participen de las primas que anualmente viene votando el Consejo.*

El importe de esta gratificación se computará por el sueldo o jornal asignado al agente en 31 de Diciembre último, con exclusión de toda prima, gratificación, indemnización, etc.

Para los agentes que tienen asignado sueldo, la gratificación consistirá en el ocho y medio por ciento del referido sueldo si es anual, o en el mismo tanto por ciento de la cantidad que resulte multiplicando por doce el importe del sueldo para los que lo tengan fijado por meses.

La gratificación que corresponde a los agentes que perciben jornal diario, se determinará aplicando el referido ocho y medio por ciento, a la cantidad que se obtenga multiplicando el jornal asignado al agente, por el número de días de percibo de jornal que resulte al año para cada uno, según el servicio que preste.

No participarán de la gratificación a que la presente Circular se refiere, los agentes que por licencias o enfermedades no provenientes de accidentes del trabajo, hayan dejado de prestar servicio más de noventa días durante el año 1915, ni aquellos otros que hayan sufrido apercibimientos con fecha posterior al 1.º de Mayo de 1915, o que por otros motivos no sean merecedores de aquella recompensa.

Tampoco participarán de la gratificación, los agentes que no pertenezcan a la Compañía en la fecha del abono de aquélla, pero tendrán derecho a la misma los jubilados después del 31 de Diciembre último y los que se encuentren en situación de excedencia por pase al servicio militar, siempre que unos y otros reúnan las condiciones antes indicadas.

El abono de la gratificación al personal, se efectuará tan pronto como estén formalizados los documentos de pago que los servicios prepararán con urgencia.

El Director de la Compañía,
BOIX

A LOS FERROVIARIOS DE LA SECCION CATALANA

Por fin ha llegado la hora. Veremos si los ferroviarios de la Sección Catalana, que decíanse dormidos, que pregonábase desorganizados, acobardados, castrados, son o no capaces de un gesto varonil.

De momento empezamos por adoptar la actitud del rebelde, del rebelde que grita: ¡Basta de tiranía! dispuestos a llegar hasta donde sea necesario.

FERROVIARIOS! En la guerra como en la guerra. Pensad que a los traidores se les fusila por la espalda. Nuestros traidores principales son los Magdalenos. No haya cuartel para ellos. Allí donde encontremos uno, asesinémosle; antes ellos quieren asesinarnos a nosotros, ayudando a la Compañía a dominarnos.

Guerra a las compañías que nos explotan. ¡No pensemos en huelgas pacíficas y legales; la experiencia nos ha enseñado que así no se llega a ninguna parte. Destrozando vías, volando puentes, estropeando máquinas y más que todo persiguiendo a muerte a los esquirols y traidores es como venceremos.

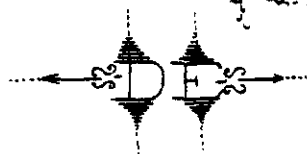
¡VIVA LA HUELGA DE SABOTAJE!

Si nos ponen el brazal, nos lo arrancaremos. Queremos vencer y venceremos; pues contamos para ello con nuestra decisión y con la ayuda de todos los obreros de España que han declarado la huelga revolucionaria.

Compañeros. ¡A la huelga!

FUENTE: A.H.R. Caja 182 Cpta. 15 (Huelga de 1917)

Verro Garries



MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

ACTAS

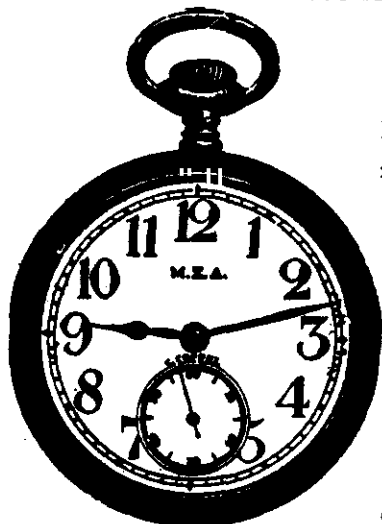
DE LAS SESIONES

—edeb—

Consejo de Administración

FÁBRICA DE RELOJES DE CARLOS COPPEL

Proveedor de Relojería y Joyería
de los socios de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España
Fuencarral, 27, MADRID.



Máquina fuerte, marcha exacta y garantizada; fabricado especialmente para los socios.

Núm. 5.715 níquel, sin tapa, 40 pesetas.

Núm. 5.716 plata, sin tapa, 50 pesetas.

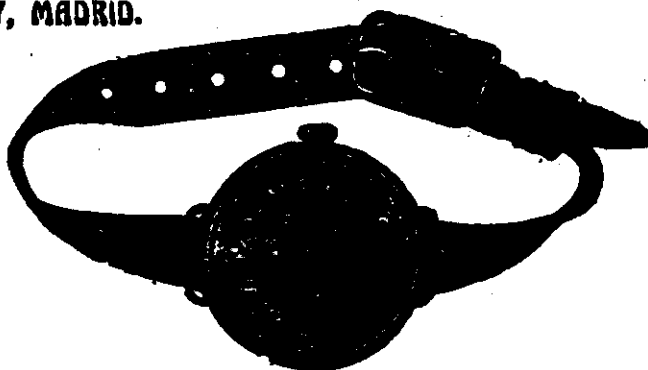
Núm. 5.717 plata, con tapa 60 pesetas.

Con esfera luminosa por Radio, ptas. 10 más.

(Este mismo reloj se fabrica con la denominación Norte y á los mismos precios.)

Los legítimos relojes tienen en la esfera, además de las letras M. Z. A., la inscripción G. Coppel.

Los pedidos á los Sres. Loygorri, Llorens y Compañía, concesionarios para suministrar á los socios de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, Pez, 17, Madrid.



Artículo de Moda, muy práctico para los empleados de los ferrocarriles.

Reloj-pulsera ELEGANT, número 3.020.

Reloj de plata con máquina muy buena, de marcha exacta garantizada, con elegante pulsera de cuero.

Núm. 3.020 de plata, esfera blanca, 40 pesetas.

Núm. 3.022 de plata, esfera luminosa, 50 pesetas.

Núm. 3.023 de oro de ley, esfera blanca, pesetas, 125.

GRAN FABRICA DE GORRAS
de uniforme de ferrocarriles y tranvías.
de FELIPE ALCARAZ
ATOCHA, 78, MADRID
Proveedor oficial de la Compañía de M. Z. A. y otras

GRAN FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

DE

HIJOS DE RUBIO

Casa fundada en 1870.

Primera casa en España en gorras de uniforme para los señores Empleados de Ferrocarriles.

49, CALLE MAYOR, 49.—MADRID

(Antes Jacometrezo, 50)

Tomado de "La Asociación"

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

1.- ARCHIVO HISTORICO DE RENFE

A) LIBROS DE ACTAS Y DE MEMORIAS

- Actas de las sesiones del Consejo de Administración de la Compañía de FF.CC. de Madrid a Zaragoza y a Alicante. (1857-1917)
- Actas de las sesiones del Consejo de Administración de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.
- Actas de las sesiones del Comité de Dirección de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía Anónima de los FF.CC. Andaluces.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía de los Caminos de Hierro de Córdoba a Sevilla.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía de Explotación de los FF.CC. de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía del F.C. de Alcantarilla a Lorca.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía del F.C. Central de Aragón.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía del F.C. de Zafra a Huelva.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía de FF.CC. de Lorca a Baza.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía de FF.CC. de Madrid a Zaragoza y a Alicante.
- Memorias de las JJ.GG.AA. de la Compañía de FF.CC. de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo.

- Memorias de las Juntas Generales de Accionistas de la Sociedad de los FF.CC. de Madrid a Cáceres y Portugal.

B) CAJAS DE INFORMACION (Archivo M.Z.A.)

Caja 31	Cpta. 54	Gratificaciones concedidas en la Red Catalana, en los años 1909, 1912, 1913, 1914, 1915 y 1917.
" 31	" 59	Información sobre repercusión del impuesto de Utilidades, proyecto de ley de - - 15-04-1909.
" 35	" 80	Devolución, bajo secreto de Confesión, de 9.600 Rs. 12-07-1916.
" 49	" 1	Horas de trabajo en oficinas.
" 49	" 2	Gratificación especial a empleados de poco sueldo y familia numerosa.
" 49	" 3	Oficio del Presidente del I.R.S., de - 26-11-1913, sobre descanso dominical, en relación con circular nº 196. Estudio del coste. Contestación dada.
" 49	" 4	Ingreso y ascensos del personal técnico y del administrativo. 10-04-1909.
" 49	" 5	Servicio Militar.
" 49	" 6	Estudios sobre temporeros, de los años 1914, 1915 y 1916, y reglas provisionales a aplicar desde 01-01-1917 para pase a plantilla.
" 49	" 7	Quejas formuladas al Ministro por personal de M.Z.A. Año 1915.
" 49	" 8	Estudio de 1916 sobre diversas soluciones para mejorar al personal, en vista de la carestía de la vida por la Guerra. Información de lo que hacen otras compañías nacionales y extranjeras.
" 49	" 9	Licencias, fiestas, enfermedades. (M.Z.A. y Norte).
" 50	" 10	Indemnización por traslado de residencia.
" 50	" 11	Datos que anualmente deben facilitar los Servicios de la Dirección General, sobre

ventajas que disfruta el personal.

Caja 50 Cpta.	12		Uniformes a los Ordenanzas de la Red Catalana.
" 50 "	13		Peticiones del personal de talleres y de almacenes para que se les conceda jornal diario.
" 50 "	14		Informe sobre el ejercicio de 1914, de la Compañía Mide y otras.
" 50 "	15		Bases para la organización del trabajo. Dirección General de O. Públicas. Año 1903
" 50 "	16		Estatutos de personal de varias compañías. Publicación de Norte, de 1916, sobre las ventajas disfrutadas por su personal. Reglamento para la corrección y separación del personal fijo de Norte, a partir de 01-01-1917.
" 50 "	17		Instrucción General nº 2 de Personal de la Compañía del Norte.
" 52 "	35		Correspondencia sobre régimen de socorros al personal de Norte.
" 53 "	33		Resumen de las ventajas que disfruta el personal de M.Z.A. a partir de 1915.
" 62 "	15		Proyecto de ley sobre contrato de trabajo. 1908.
" 62 "	19		Sentencias y legislación sobre responsabilidad de las compañías por faltas de sus agentes. 1892/1926.
" 110 "	12		Peticiones formuladas por los revisores de billetes. Año 1917.
" 114 "	1		Estudio del descanso quincenal, en relación con la circular 196. Año 1917.
" 114 "	3		Supuesta protesta por nombramiento de un Agregado de Movimiento.
" 114 "	7		Estudio sobre mejoras en los sueldos del personal inferior de Movimiento. 20-8-1910
" 114 "	8		Unificación del escalafón de factores de las 2 Redes de M.Z.A. Año 1915.

Caja	114	Cpta.	10	Supresión de factores de poco sueldo.
"	114	"	11	Tipos de sueldo del personal de Norte.
"	114	"	12	Servicio de guardería y vigilancia en la estación de Madrid. 15-07-1915.
"	115	"	19	Personal de Movimiento de M.Z.A.
"	130	"	2	Organización del servicio de la Red Catalana y del personal en 1915. Vía y Obras.
"	130	"	3	Id. Año 1916.
"	130	"	6	Indemnización por casa a Subjefes de Sección de Vía y Obras que no disfrutaban de vivienda de la Compañía.
"	145	"	12	Estadística de maquinistas y fogoneros. Año 1909.
"	145	"	13	Despido y readmisión de un calderero. Año 1917.
"	145	"	14	Reglas para la utilización de operarios en servicio de fogonero. Año 1917.
"	145	"	16	Datos sobre sueldos sucesivos del alto personal de Tracción.
"	146	"	20	Personal de Material y Tracción.
"	146	"	24	Castigos que se imponen a los maquinistas y a los fogoneros. Año 1916.
"	146	"	26	Personal de Material y Tracción.
"	174	"	6	Asuntos sociales.
"	175	"	9	Asuntos sociales.
"	181	"	1	Sucesos de Barcelona en 1909.
"	181	"	2	Huelgas.
"	181	"	3	Huelgas.
"	181	"	4	Huelgas.
"	181	"	5	Huelgas.

Caja 182	Cpta. 13		Plante y despido de operarios torneros en el Depósito de Madrid. 08-02-1916.
" 182	"	14	Planteamiento de huelga en la Compañía del Norte (1916 y 1917).
" 182	"	15	Planteamiento de huelga en la Compañía M.Z.A. (1917).
" 183	"	17	La huelga de 1912.
" 185	"	22	Lo que piden los ferroviarios catalanes. Contestación, abril 1917.
" 185	"	35	Peticiones económicas y sociales de agentes de M.Z.A., Norte y M.C.P.
" 185	"	36	Ventajas de M.Z.A. al personal. Año 1913.
" 186	"	39	Gratificación extraordinaria al personal del F.C. de Soria. Año 1917.
" 186	"	40	Mensualidad extraordinaria al personal de Norte, en enero de 1918.
" 186	"	42	Reparto del 5% del aumento del producto bruto sobre el de 1900 y aumento salarial, Compañía M.C.P. y O.E. Años 1917 y 1918.
" 186	"	44	Reglas para concesión de una 3ª gratificación, a percibir en 1918, en la Compañía M.Z.A.
" 186	"	52	Ley de descanso dominical.
" 188	"	57	Memoria al Ministerio, sobre el personal y sus condiciones económicas. Año 1911.
" 188	"	58	Proyecto de ley del Ministerio de Fomento. 15-10-1912.
" 188	"	59	Real Decreto de 10-08-1916. Reconocimiento de los sindicatos.
" 189	"	60	Informe del Instituto de Reformas Sociales Año 1916.
" 189	"	68	Despido de Ribalta. Mitin de 18-03-1913.
" 190	"	72	Varios asuntos de carácter social.
" 190	"	73	Despido de un obrero en 1915.

Caja 190	Cpta. 74	Peticiones de operarios del depósito de Pueblo Nuevo.
" 190	" 76	Federación Mutualista Ferroviaria.
" 190	" 77	Escrito de maquinistas de Zaragoza.
" 227	" 1	Asuntos relacionados con el personal.
" 230	" 48	Caja de Ahorros de Empleados de FF.CC.
" 242	" 575	Orden de Dirección General de M.Z.A., de 10-03-1917.
" 248	" 2	Economato.

2.- BIBLIOGRAFIA DE EPOCA

A) LIBROS Y FOLLETOS

- Anuario Administrativo y Estadístico de la provincia de Madrid para el año 1868. Redactado de orden de Excmº. Sr. Gobernador por D. Francisco Javier Bona.
- Anuarios de FF.CC. de Enrique de la Torre.- Desde su inicio, en 1893 hasta 1918.
- AZNAR, S. "El Catolicismo Social en España" Madrid, 1906.
- Ibid. "Problemas Sociales de Actualidad". Barcelona. Acción Social Popular. 1914.
- Bases aprobadas en el I Congreso Nacional Ferroviario de la Unión Ferroviaria. Junio de 1912.
- Bases para la organización del trabajo ferroviario, redactadas por la Dirección de Obras Públicas, de 18-08-1903.
- Estatutos de la Confederación de Maquinistas y Fogoneros de los FF.CC. de España. 10-07-1893.
- Estatutos de la Federación Mutualista Ferroviaria. Compañía M.Z.A. (Sección Catalana) 1914.
- Estatutos de la Federación Nacional Ferroviaria. 12-07-1912
- Información y conclusiones sobre las perturbaciones del tráfico de ff.cc. elevado al Excmº. Sr. Ministro de Fomento por la Cámara Oficial de Comercio de Madrid con fecha 06-12-1917.

- Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en favor de su personal y mejoras que ha concedido al mismo en los últimos años. Madrid, 1912. Imprenta Central de los FF.CC.
- Instrucción General nº 2, sobre el personal de los Servicios de la Compañía del Norte. Madrid, 01-04-1891.
- Instrucciones para los Guardavías de día y de noche y para los obreros de la vía. Compañía M.Z.A. Madrid, 1860.
- La Compañía del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario. Madrid, 1916. Imprenta Central de los FF.CC.
- Memoria sobre el estado de los FF.CC. de España. En 31-12-1866. Presentada al Excmº. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de O.P. 01-05-1867.
- Regímenes de pensiones de las antiguas compañías concesionarias integradas en la Renfe. (Circular nº 94 de Renfe y Anexo a la misma).
- Reglamento y Bases de la Caja de Ahorros de los Empleados de FF.CC., de 10-06-1903.
- Reglamento de la Caja de Previsión para los Empleados de la Compañía M.Z.A. Aprobado en sesión del Consejo de Administración de 09-12-1874.
- Reglamento de la Caja de Retiros de la Compañía Norte. (Orden de Dirección nº 50, de 01-09-1873).
- Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, de la Compañía M.Z.A., con efectos desde 01-01-1900.
- Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, de la Compañía M.Z.A., con efectos desde 01-01-1913.
- Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, de la Compañía del Norte, con efectos de 01-01-1913. (Anejo nº 1, Orden de Dirección nº 103, de 01-11-1912).
- Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad de la Sociedad del F.C. de Alcantarilla a Lorca. Efectos desde 01-01-1913.
- Reglamento para la corrección y separación del personal fijo de la Compañía, tanto de plantilla como de jornal. Com-

pañía del Norte, 01-01-1917.

- Reglamento de la Sociedad de Maquinistas y Fogoneros de FF. CC. "La Esperanza". 12-05-1893.
- Reglamentos: 1º, de señales. 2º, de la circulación de la vía única. 3º, de la vigilancia de la vía (Aprobados por R.O. de 07-07-1860) Compañía M.Z.A. Madrid, 1860.
- Reglamentos: 1º, de señales (Aprobado por R.O. de 08-08-1872) 2º, para la circulación de la vía única (Aprobado por R.O. de 01-10-1864) 3º, para la vigilancia de la vía (Autorizado por la División de FF.CC. de Madrid, en 30-04-1875). Compañía M.Z.A. Madrid, 1875.
- Reglas provisionales sobre admisión y permanencia en el servicio. Compañía M.Z.A. 06-02-1917.
- Règlement sur les institutions en faveur des Agents en vue de leur retraite. (Compañía de Andaluces. A partir de 01-07-1904).
- ZURDO OLIVARES, L. "Veinte años de vida ferroviaria y dieciseis después". Barcelona, 1911.

B) CIRCULARES Y AFINES (Ordenación cronológica).

- Colección de circulares, órdenes y disposiciones, de la Compañía M.Z.A., vigentes en 15-09-1862.
- Circular de M.Z.A. (Sin número ni fecha). Consejos higiénicos en relación con el cólera.
- Circular nº 51 (circular antigua nº 175). M.Z.A. Licencias a los empleados.
- Orden de Dirección nº 25, de M.Z.A., de 05-10-1866. Ausencias y descuentos por enfermedad y licencias.
- Circular nº 55, de 21-09-1870. Cantidad de efectos que tienen derecho a transportar consigo los empleados de la Compañía M.Z.A.
- Circular nº 62 (circulares antiguas 315, 322 y 336), de M.Z.A. Gastos de viaje.
- Orden de Dirección nº 44 (antigua nº 122), de la Compañía Norte. Año 1872. Auxilio por nacimiento de hijo, a los agentes cuyo sueldo no pase de 6.000 reales.
- Orden de Dirección nº 164, de 31-03-1893. Organización de

la Subdirección de la Compañía M.Z.A.

- Circular nº 4, de 20-12-1895. Instrucción sobre organización y distribución del personal de V. y O. de la Compañía M.Z.A.
- Circular nº 9, de 24-01-1896, de M.Z.A. Instrucción para el cómputo de haberes al personal de brigadas, en casos de enfermedad y permisos.
- Circular nº 20, de 23-04-1896. Jornada de trabajo del personal de conservación de la vía, de M.Z.A.
- Orden de Dirección nº 16, de 29-12-1896 (Modificación del apéndice nº 8 de la Instrucción General nº 2), de la Compañía del Norte. Primas al personal de Tracción.
- Orden de Dirección nº 176, de la Compañía M.Z.A., de 07-11-1898. Concesión de anticipos gratuitos a los agentes. (Deroga las O.D. 150 y 155).
- Orden de Dirección nº 181, de 04-07-1900, de la Compañía M.Z.A. Modifica O.D. nº 176.
- Orden de Dirección nº 182, de 27-08-1900, de la Compañía M.Z.A. Recomienda cumplimiento de la ley de accidentes de trabajo, de 30-01-1900, y de su reglamento, de 28-07-1900.
- Ampliación a la Orden de Dirección nº 182, de 12-11-1900.
- Circular nº 68, de la Red Catalana, de M.Z.A. de 28-11-1901 Concesión de petróleo a los jefes de estación.
- Orden de Administración nº 8 (Reproducción de la Orden nº 1 de Dirección de T.B.F.), de 01-01-1902, de la Red Catalana de M.Z.A. Horas de entrada y de salida en oficinas centrales.
- Circular nº 69 de la Red Catalana, de M.Z.A., de 20-01-1902 Destino de parte de los productos de la venta de billetes de andén a gratificar a algunos empleados de estaciones.
- Orden de Administración nº 9, de 01-06-1902, de la Red Catalana de M.Z.A. Anuncio acuerdo construcción de economato.
- Orden de Servicio nº 12 (modificada), de M. y T. de M.Z.A., de 15-06-1902. Primas al personal de conducción.
- Circular nº 1.324, de M. y T. de M.Z.A., de 18-06-1902. Anuncio de la O.S. nº 12, y otros acuerdos.
- Circular nº 160, de 09-08-1902, de M.Z.A. Modifica la nº 62

Gastos de viaje.

- Orden de Dirección nº 185, de 20-03-1903. Organización del economato por M.Z.A.
- Orden de Dirección nº 184, de 01-04-1903. Modifica Orden de Dirección nº 181, de M.Z.A., sobre anticipos.
- Orden de Administración nº 11, de la Red Catalana, de 01-04-1903. Modifica la nº 10, sobre anticipos.
- Orden de Administración nº 12, de 09-04-1903. (Red Catalana de M.Z.A.). Suministro por el economato.
- Circular nº 163, de 24-07-1903. Mejora de sueldo al personal de estaciones y de trenes que desempeñe cargo superior. Compañía M.Z.A.
- Ampliación a la Orden de Dirección nº 185, de 01-08-1903, de M.Z.A. Suministro de vestuario por el economato.
- Orden de Dirección nº 34, de 24-05-1904, de la Compañía del Norte. Gratificación especial a agentes con bajo sueldo y familia numerosa.
- Circular de Dirección nº 147, de 15-09-1906, de M.Z.A. Adición a la Circular de Dirección nº 104, sobre retenciones judiciales.
- Orden de Dirección nº 191, de 22-02-1908, de M.Z.A. Instrucción relativa a la circulación gratuita o a precios reducidos en los trenes.
- Orden de Dirección nº 193, de 10-06-1908, de M.Z.A. Anula art. 27 de la O.D. nº 109. No readmisión de agentes separados o que han dimitido.
- Circular nº 160 (nuevo), de 15-12-1908, de M.Z.A. Gastos de viaje.
- Ampliación a las Circulares núms. 62 y 160 (nuevo), de 31-12-1909. Gastos de viaje del personal, de la Compañía M.Z.A.
- Orden de Dirección General nº 100, de 06-12-1910, de la Compañía del Norte. Modificación de las cantidades fijadas por familia numerosa en la O.D. nº 34, de 24-05-1904.
- Anejo al Reglamento General nº 4, de febrero de 1911, de la Compañía M.C.P. y O.E. Gastos de viaje y traslaciones.
- Instrucción reglamentaria nº 11, de 20-02-1911, de M.C.P. y

O.E. Indemnizaciones y primas al personal de conducción.

- Orden de Dirección General nº 195, de 16-05-1911, de M.Z.A. Gratificación especial a empleados con poco sueldo y más de 3 hijos menores de 17 años.
- Ampliación a la Orden de Dirección nº 191, de M.Z.A., de 24-06-1911. Billetes de favor.
- 2ª ampliación a la Orden de Dirección nº 191, de 22-05-1912 Billetes.
- Anejo nº 1 a la Circular de Dirección nº 5 de la Red Catalana, de M.Z.A., de 31-05-1912. Billetes.
- Circular de Dirección General nº 166, de 20-10-1912. Anuncio de mejoras al personal de M.Z.A.
- Orden de Dirección General nº 196, de 21-12-1912, de la Compañía M.Z.A. Descansos, licencias y socorros, en enfermedad y accidente de trabajo.
- Anejo nº 2 a la Orden de Dirección nº 104, de 24-12-1912, de la Compañía Norte. Supresión de descuento al personal como contribución a la caja de previsión.
- Anejo nº 3 a la Orden de Dirección nº 105, de 24-12-1912, de la Compañía Norte. Supresión y devolución de fianzas a los agentes comprendidos en el art. 50 de la Instrucción General nº 2.
- Anejo al Reglamento General nº 4, de la Compañía M.C.P. y O.E., de enero de 1913. Adición al art. 50. Indemnización por ausencia de la residencia.
- Orden de Dirección General nº 198, de 01-04-1913. Organización del Servicio de M. y T. de M.Z.A.
- Orden de Servicio de 08-01-1916, de la Compañía M.C.P. y O.E. Aplicación del 5% de aumento de los productos brutos de la explotación sobre lo obtenido en 1900.
- Orden de Servicio de 28-01-1916 de la Compañía M.C.P. y O.E. Ampliación de la Orden de Servicio anterior.
- Orden de Dirección General nº 200, de 19-04-1916. Gratificación general de 1 mensualidad, al personal de M.Z.A.
- Circular nº 7, de 06-05-1916, de la Compañía del Norte. Dando a conocer gratificación del 8,5% del sueldo anual.
- Circular de 06-05-1916, de la Compañía M.C.P. y O.E. Aumen-

to de los sueldos o jornales no superiores a 1.290 ₧ anuales.

- Orden de Dirección General nº 203, de 10-03-1917, de la Compañía M.Z.A. Indemnizaciones por traslado de residencia.
- Circular nº 21, de 30-09-1917, de la Dirección del F.C. de Soria. Concesión de una gratificación.
- Orden de Dirección General nº 206, de 30-09-1917, de la Compañía M.Z.A. Abono 2ª gratificación general de 1 mensualidad.
- Orden de Servicio, de 19-10-1917, de la Compañía M.C.P. y O.E. Aplicación del 5% del aumento del producto bruto de la explotación sobre el obtenido en 1900.
- Circular nº 1, de 08-01-1918, de la Compañía Norte. Abono de una paga mensual extraordinaria.
- Circular de 08-01-1918, de la Compañía M.C.P. y O.E. Aumento salarial a partir de 01-01-1918.
- Orden de Servicio de 08-01-1918, de la Compañía M.C.P. y O.E. Reparto del 5% del aumento del producto bruto.
- Orden de Dirección General nº 210, de 12-09-1918. Abono de 2ª gratificación general en septiembre y 3ª en diciembre. Compañía M.Z.A.
- Adición a la Orden de Dirección General nº 210 de 1-12-1918 3ª gratificación general.

C) PRENSA Y PUBLICACIONES PERIODICAS

C.1) REVISTAS

- Adelante
- Anales del Instituto Nacional de Previsión
- Boletín del Instituto de Reformas Sociales
- El Asociado
- El Defensor del Contribuyente
- El Eco del Pueblo
- El Hombre Libre

- El Látigo
- El Obrero Católico
- Federación Mutualista Ferroviaria
- Gaceta de los Caminos de Hierro
- Gaceta de FF.CC. y Navegación
- La Asociación
- La Unión Ferroviaria
- Madrid Científico
- Revista de Economía y Hacienda
- Revista Ilustrada
- Vía Libre

C.2) DIARIOS

- A B C
- Diario de Barcelona
- El Correo Español
- El Imparcial
- El Liberal
- El Mundo
- El Pais
- El Popular
- El Socialista
- El Sol
- España Nueva
- Heraldo de Madrid
- La Correspondencia de España
- La Epoca

- La Mañana
- La Tribuna
- La Vanguardia
- Nuevo Mundo

3.- BIBLIOGRAFIA ESPECIFICA

- ANES, R.- "Relación entre el Ferrocarril y la Economía Española, 1865-1935", en Artola, "Los FF.CC. en España, 1844-1943" Madrid, 1978. Tomo II, Parte V.
- ARTOLA, M.- "Los Ferrocarriles en España, 1844-1943". Madrid, 1978. Servicio de Estudios del Banco de España.
- BAHAMONDE MAGRO, A.- "El mercado de mano de obra madrileño" Estudios de Historia Social nº 15. Año 1980, octubre-diciembre
- BERMEJO VERA, J.- "Régimen Jurídico del Ferrocarril en España (1844-1974)". Tecnos. Madrid, 1975.
- BUENACASA, M.- "El Movimiento Obrero Español. 1886-1926". Historia y Crítica. Crónica General de España. Edic. Júcar.
- CASTILLO, S.- "El asociacionismo ferroviario y su génesis". Estudios de Historia Social. Núms. 26 y 27. Año 1983, julio-diciembre.
- CORDERO, R.- "El Sistema Ferroviario Español", en Artola, "Los FF.CC. en España, 1844-1943". Madrid, 1978. Tomo I, Parte II, Capítulo 3.
- GOMEZ MENDOZA, A.- "Ferrocarriles y Cambio Económico en España 1855-1913. Un enfoque de nueva historia económica". Alianza Editorial, S.A. Madrid, 1982.
- Ibid. "Ferrocarril, Industria y Mercado en la Modernización de España". Espasa Calpe, 1989.
- MARQUINA, J., con la colaboración de P. AZA.- "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939). Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balances". Tomo I, textos y gráficos; Tomo II, cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940.
- MARTIN MAESTRE, J.- "Huelga General de 1917". Colección "Lee y discute". 3ª edición. 1971.
- MATEO DEL PERAL, D.- "Los orígenes de la política ferroviaria

- en España (1844-1877)", en Artola, "Los FF.CC. en España, 1844-1943". Madrid, 1978. Tomo I, Parte I.
- MENENDEZ, F.- "El Sistema Ferroviario Español", en Artola, "Los FF.CC. en España, 1844-1943". Madrid, 1978. Tomo I, Parte II, Capítulos 1, 2 y 4.
 - OLABARRI GORTAZAR, I.- "Relaciones Laborales en Vizcaya (1890-1936)". Leopoldo Zuzaga, editor. Durango.
 - R.E.N.F.E.- "Cien Años del Ferrocarril en España". Comisión oficial para la conmemoración del I Centenario del f.c. en España. Madrid, 1948.
 - R.E.N.F.E.- "Los Ferrocarriles y el desarrollo económico en Europa Occidental durante el siglo XIX". Recoge las ponencias y comunicaciones del I Seminario Internacional sobre los ff.cc. en el desarrollo económico occidental, celebrado en Madrid en diciembre de 1979. P.K. O'Brien, R.M. Hartwell, R. Fremdling, S. Fenoaltea, F. Caro, A. Gómez Mendoza, A. Iglesias, P. Tedde y G. Tortella.
 - ROLDAN, S. y GARCIA DELGADO, J.L., con la colaboración de J. MUÑOZ. "La formación de la sociedad capitalista en España. 1914-1920". Confederación Española de Cajas de Ahorros. Madrid
 - ROMEU ALFARO, F.- "Las Clases Trabajadoras en España (1898-1930)". Madrid, 1970.
 - SUAREZ GONZALEZ, F.- "La Huelga de los Ferrocarriles en 1912", en "Economía y Sociedad en la España del siglo XIX".
 - TEDDE DE LORCA, P.- "La banca privada española durante la Restauración (1874-1914)", en "La Banca Española en la Restauración". I. Política y Finanzas. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid, 1974.
 - Ibid. "Las Compañías Ferroviarias en España. - 1844-1913", en Artola "Los FF.CC. en España. 1844-1943". Madrid, 1978. Tomo II, parte IV.
 - TORTELLA CASARES, G.- "Los Orígenes del Capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX". 2ª edición. Tecnos, 1982.
 - TUÑOZ DE LARA, M.- "El Movimiento Obrero en la Historia de España". Taurus. 1972.
 - WAIS SAN MARTIN, F.- "Historia de los Ferrocarriles Españoles" 3ª edición. Fundación de los FF.CC. Españoles. Editora Nacional. Madrid, 1987. (2 volúmenes).